

*Spezial: Afrika*  
ZEITSCHRIFT FÜR

# GEO POLITIK

XI. JAHRGANG 1934

**8.**

HEFT / AUGUST

## KOLONIALE EROBERUNG IN ALTEN UND NEUEN FORMEN

Gellert: Mutterland — Kolonialland

Samhaber: Erschließung von Amerika

Kayser: Albanien zwischen Italien und Balkan

Aust: Mandschurischer Wirtschaftsaufschwung

---

Ebert: Raumbezwingung im Kreuzerkriege

Postvertrieb ab Leipzig



# ZEITSCHRIFT FÜR GEOPOLITIK

verbunden mit der Zeitschrift

WELTPOLITIK UND WELTWIRTSCHAFT

begründet von

Professor Dr. KARL HAUSHOFER und Professor Dr. ERICH OBST

Herausgegeben von

**DR. KARL HAUSHOFER**

Generalmajor a. D., o. Professor an der Universität,  
München O 27, Kolberger Straße 18, Fernsprecher 480444

Unter ständiger Mitarbeit von Geheimrat Prof. Dr. K. Wiedenfeld, Leipzig, Professor Dr. H. Lautensach, Gießen,  
Dr. G. Herrmann, Leipzig, und Dr. Albrecht Haushofer, Berlin

## SCHRIFTFÜHRUNG:

Kurt Vowinckel, Berlin-Grünwald, Hohenzollerndamm 83  
Fernsprecher: H 9, Schmargendorf 2234

**Manuskript- und Buchzusendungen werden an die Schriftleitung erbeten.**

X I. J A H R G A N G / H E F T 8 / A U G U S T 1934

## INHALTSVERZEICHNIS

### AUFSÄTZE

<i>Johannes F. Gellert: Mutterland-Kolonialland und Kolonien</i> .....	463
<i>Ernst Samhaber: Die Erschließung von Nord- und Südamerika</i> .....	469
<i>Kurt Kayser: Albanien am Scheidewege</i> .....	477
<i>Oskar Aust: Mandschurischer Wirtschaftsaufschwung</i> .....	482
<i>Hans Rabl: Das Öl und die kleinen Nationen II</i> .....	489

### BERICHTE

<i>Albrecht Haushofer: Berichterstattung aus der atlantischen Welt</i> .....	496
<i>Karl Haushofer: Bericht über den indopazifischen Raum</i> .....	501
<i>Hindenburg†</i> .....	507

### GRUNDFRAGEN

<i>Paul Ebert: Zur Geschichte der Raumbeziehung im Kreuzerkriege</i> .....	508
<i>Sven Helander: Die Hauptstadt als Verkehrszentrum</i> .....	513

### LITERATURBERICHT

<i>Karl Haushofer: Geopolitik in den Handbüchern des Wissens</i> .....	525
--	-----

**Preis: Vierteljahr M. 5.50 / Einzelne M. 2.— / Jahrgang mit Inhaltsv. M. 22.—**

Österreich: Vierteljahr 3. Sch. 10.—, Ausland (portofrei): Jährlich RM 23.—  
Gebunden (2 Bände) RM 28.— / Register für den Jahrgang RM 0.90 / Inhalts-  
verzeichnis kostenlos / Einbanddecke für den Halbjahresband RM 2.—

Postcheckkonten: Kurt Vowinckel Verlag G.m.b.H. / BERLIN 18769 / WIEN 55918 / PRAG: Kreditanstalt der Deutschen, 62730

## AN SCHRIFTEN DER MITARBEITER

Dr. Oskar Aust, Berlin-Britz, Onkel-Bräsig-Str. 70 — Paul Ebert, Kapitän z. See a. D., Weimar, Lottenstr. 49 —  
Dr. Johannes F. Gellert, Leipzig S 3, Kaiser-Wilhelm-Str. 15 — Dr. Albrecht Haushofer, Leiter des Geopoliti-  
schen Seminars an der Deutschen Hochschule für Politik, Berlin SW 48, Wilhelmstr. 23 — Dr. Karl Haushofer,  
Gen.-Major a. D., o. Professor a. d. Universität, München O 27, Kolberger Str. 18 — Dr. Sven Helander, o. Prof.  
a. d. Handelshochschule, Nürnberg-O., Hubertusstr. 10 — Dr. Kurt Kayser, Anschrift durch Verlag — Dr. Hans  
Rabl, Berlin-Reinickendorf-Ost 1, Aroser Allee 154 — Dr. Ernst Samhaber, Berlin-Grünwald, Franzensbader Str. 5.

**KURT VOWINCKEL VERLAG / GMBH / BERLIN-GRÜNEWALD  
HOHENZOLLERN DAMM 83**



**JOHANNES F. GELLERT:****Mutterland-Kolonialland und Kolonien.****Ein kolonial-geopolitischer Überblick**

Die Beziehung Mutterland — Kolonialland ist nicht naturgegeben, d. h. sie ist weder räumlich noch inhaltlich in den physischen Eigenschaften der verschiedenen Gebiete der Erde begründet oder durch sie für immer festgelegt und somit Eigenschaft der betreffenden Gebiete selbst. Sie wird vielmehr bedingt durch die Verschiedenheit menschlichen Seins und Wirkens in den verschiedenen Räumen der Erde als Folge der rassischen und völkischen Verschiedenheiten der Menschen selbst und in deren Verbindung mit der verschiedenartigen physiogeographischen Ausstattung der von ihnen bewohnten und kulturell umgestalteten Räume. Dabei ist ohne weiteres klar, daß sich die Beziehung Mutterland — Kolonialland sowohl räumlich als auch inhaltlich im Laufe der geschichtlichen Entwicklung mit dem Fortschritt in der Kenntnis der Länder und Meere und deren natürlichen Ausstattung ebenso ändert, wie mit dem technischen und kulturellen Fortschritt und mit dem Stand der politischen Entwicklung. Mutterland und Kolonialland sind so im Wandel der Zeit sich ändernde Funktionen einer Eignungsreihe, deren Endpunkte lediglich als Mutterland und lediglich als Kolonialland geeignete, resp. ungeeignete Gebiete bilden. Innerhalb dieser Reihe hat jedes Gebiet mit der ihm jeweils eigenen Bevölkerung unter dem jeweiligen Stand der Erdkenntnis, der Kultur, der Technik und der Politik eine bestimmte Stellung, die es mit der Änderung dieser Vorbedingungen im Laufe der Geschichte rascher oder langsamer oder gar nicht ändert. Es gibt Gebiete, die in ihrer bevorzugten Lage und durch die rassische und kulturelle Höhe ihrer Bewohner niemals Kolonialgebiete waren, solche, die die Reihe teilweise oder ganz von einem Ende bis zum anderen durchlaufen, und schließlich solche, die stets Kolonialland bleiben werden. Es liegt ferner klar, daß sich die Beziehung Mutterland — Kolonialland als eine anthropogeographische Beziehung jeweils nur auf den Raum des geographischen Gesichtsfeldes eines Menschenkreises beschränkt, der einen bestimmten Teil der Erdoberfläche bewohnt. Es kommen für die Beziehung Mutterland — Kolonialland stets nur die Teile der Erde in Frage, die miteinander gemeinsam dem Raum eines Erdbildes angehören. Was außerhalb dieses Raumes liegt, mag, solange dieser noch nicht die ganze Erde umfaßte, durch die Fahrten einzelner Forscher, Abenteurer oder Verschlagener mehr oder weniger genau resp. sagenhaft bekanntgeworden sein, ohne damit schon eine Ausdehnung des praktisch erreich- und nutzbaren Raumes zu bedeuten, wie sie später durch die wiederholte Bereisung der neuentdeckten Länder erfolgte. Auch bei der Kenntnis der Erdganzen ist dieser praktisch erreichbare Raum für jede Beziehung Mutterland — Kolonialland durch den Unterschied in der Gunst



der Erreichbarkeit eingeschränkt. Die Beziehung Mutterland — Kolonialland wird durch den Stand der Verkehrstechnik auf einen bestimmten Raum eingeschränkt und erweitert sich mit deren Fortschritten. Immerhin bleibt sie für jedes Land und Volk auf einen bestimmten Optimalraum beschränkt, den zu überschreiten, möglich, jedoch mit Schwierigkeiten, z. B. in der Behauptung der Kolonisation, verbunden ist. Für jedes Volk und den von ihm bewohnten Raum als koloniales Mutterland ist die Beziehung Mutterland — Kolonialland aus der Lage des Mutterlandes heraus geographisch eine andere. Da aber auch jedes Kolonialland rein geographisch gesehen mehrfache Beziehungen Kolonialland — Mutterland haben kann und hat, ergibt sich, daß sich diese Beziehungen sowohl von der Seite des Mutterlandes wie von der des Koloniallandes her überschneiden und überdecken, womit zahlreiche geopolitische Möglichkeiten für die Errichtung dieser Beziehung gegeben sind. Neben die geographische Mannigfaltigkeit der Beziehung zwischen Mutterland und Kolonialland tritt die inhaltliche, die im speziellsten durch die Art von Raum und Volk auf beiden Seiten bedingt wird. Die Vielzahl der Beziehungen Mutterland — Kolonialland bildet jedoch methodisch eine Einheit, die durch ganz bestimmte Merkmale gekennzeichnet wird, die im folgenden kurz überblickt werden sollen.

•

Die Beziehung Mutterland — Kolonialland wird charakterisiert durch einen Überschuß seitens des Mutterlandes und seines Volkes an Kräften aus den Sphären des Volkstums, der Wirtschaft, der Politik und der Kultur im Sinne einer weitgehend uneigennützigen oder direkt zunächst uneigennützig erscheinenden Förderung und Hebung des geistigen und materiellen Zustandes eines kulturell niederstehenden Volkes und seines Raumes. Der Kraftüberschuß des Mutterlandes fließt in seiner mannigfaltigen Form in Richtung des völkischen und bevölkerungsgeographischen, des wirtschaftlichen, des politischen und des kulturellen Gefälles nach den Kolonialländern ab, er setzt also einen Niveauunterschied in der Art und Entwicklungsstufe der Strukturen zweier Gebiete und ihrer Bewohner voraus. Er bewirkt im Kolonialland eine prinzipielle Umwandlung der Struktur des Landes und seiner Bewohner. Durch die einfließende Kraft des Mutterlandes wird dem Kolonialland eine Struktur gegeben, die dieses entweder niemals hätte selbst entwickeln oder erst nach längerer Zeit selbständig in ähnlicher oder gleichwertiger Form hätte erreichen können. Die Kolonisation eines Landes durch ein Mutterland wird also durch die Entwicklung einer Struktur im Kolonialland durch das Mutterland charakterisiert, die entweder den Kräften des Koloniallandes und dessen Bewohner allein niemals entspricht oder mindestens zur Zeit des Kolonisationsbeginnes nicht entsprach. In diesem letzteren Falle bedeutet die Kolonisation das Überspringen eines oder mehrerer Stadien der Strukturentwicklung eines Raumes und seiner Bewohner durch die Übernahme und das Auswirken-



lassen überschüssiger Kräfte eines anderen Landes, eben des Mutterlandes. Die Übernahme und das Auswirkenlassen der mutterländischen Kräfte durch ein Kolonialland kann sowohl ein einmaliger oder mehrmaliger Vorgang sein oder zu einem zeitlich begrenzten oder unbegrenzten Dauerzustand führen. Während die Gebiete beider Kolonisationsarten als Kolonialland im weiteren Sinne des Wortes zu bezeichnen sind, mag es ratsam sein, den Begriff Kolonie auf solche einzuschränken, die sich in einem dauernden Zustand politisch wirksamer Kräftezufuhr aus dem Mutterland befinden und so in dessen dauernder Abhängigkeit in irgendeiner politisch wirksamen Art stehen.

Der Kräfteüberschuß des Mutterlandes ist die Folge einer durch Blut und Boden gegebenen Entwicklung seiner Bewohner und deren Kultur. Das Abfließen dieses Kräfteüberschusses wird ermöglicht durch das erwähnte Gefälle und wird ausgelöst durch einen bewußten oder unbewußten Bedarf irgendeiner Art. Dieser kann ein- oder zweiseitig sein. In letzterem Falle wird die Beziehung zwischen Mutterland und Kolonialland sich harmonischer gestalten als im ersten. Menschenüberschuß und Mangel an Lebensboden auf der Seite des Mutterlandes wird durch Siedlermangel und Siedlungsboden auf der Seite des Koloniallandes harmonisch ergänzt. Bedarf an bestimmten Produkten im Mutterland verbunden mit dessen Kaufkraft oder den wirtschaftlichen und technischen Voraussetzungen zu deren Produktion in geeigneten Gebieten und Absatzbedarf und Produktionsmöglichkeiten im Kolonialland ergeben zwischen beiden Gebieten enge Beziehungen, die umgekehrt durch den Produktionsüberschuß des Mutterlandes infolge seines Überschusses an Arbeitskräften und den Bedarf des Koloniallandes an bestimmten Waren (Fabrikate) befestigt werden. Seltener wird dagegen der lediglich politische Bedarf eines Mutterlandes an der geographischen Lage oder Ausstattung eines Koloniallandes zur Erhaltung oder Erweiterung seiner Macht durch das Schutzbedürfnis dieses Koloniallandes ergänzt. In der Sphäre des Politischen waltet gern der einseitige Bedarf des Mutterlandes, viel seltener das Schutzbedürfnis des Koloniallandes vor. Dem Bewußtsein einer höheren Kultur und dem daraus entspringenden Bedürfnis, andere Räume und Völker an dieser anteilig werden zu lassen, dem geistigen und materiellen Missionsgedanken des Mutterlandes, steht zuweilen ein gewisses Aufblicken zu dieser und der Wunsch der Teilnahme an dieser Kultur seitens kulturell niederstehender Völker, also ein Bedarf der Kolonialländer an kultureller Entwicklung durch ein Mutterland gegenüber. Die zeitliche Begrenzung oder das Anhalten des Bedarfes eines der beiden Partner, in erster Linie des Koloniallandes, bestimmt die Erhaltung seines Charakters als Kolonie oder Kolonialland, dessen Entwicklung und sein Aufrücken zu einem Mutterland, in dessen Struktur der ehemalige koloniale Charakter nur langsam, oft aber kaum gänzlich verloren geht. In einem frühen Stadium der Mutterlandswerdung kann ein Land sowohl Mutterland als auch Kolonialland sein. Das sekundäre Mutterland ent-



wickelt eigene Kolonialländer, in die es seinen Kraftüberschuß abgibt, für den das primäre Mutterland keinen Bedarf hat, der vielmehr seinem Kraftüberschuß entspricht und diesen unliebsam verstärkt oder ihm konkurriert.

Die bisher ganz allgemein dargestellte Abgabe des Kräfteüberschusses aus einem Mutterland äußert sich in mannigfaltiger Form, die durchaus nicht mit den vier Sphären im Einklang steht oder für diese charakteristisch ist. Es sind zunächst die Menschen selbst, die das Mutterland, sei es nun als Siedler oder als Träger des wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Willens und der entsprechenden Kenntnisse abgibt, weiterhin die Ergebnisse der geistigen Arbeit der Bewohner des Mutterlandes, die durch Wort und Schrift den Kolonialländern vermittelt und zur Benutzung überlassen werden, und schließlich die durch die geistige und körperliche Arbeit der Mutterlandsbewohner sinnvoll geformte tote Materie, die zur Verwendung in das Kolonialland verfrachtet wird. So ist es die in inniger Verbindung und regem Wechselspiel miteinander wirkende Dreiheit des Körpers, des Geistes und der durch beide geformten toten Materie, die als Kraftüberschuß des Mutterlandes ein nahes oder fernes Kolonialland zu entwickeln vermögen, wenn die Befähigung und der Wille zur kolonialen Tat im Mutterland vorhanden ist. Im einzelnen ist das Zusammenwirken der genannten Dreiheit des Kraftüberschusses ein sehr mannigfaltiges, das für die einzelnen Sphären kolonialer Betätigung kaum nach allgemeinen Gesichtspunkten gegliedert werden kann. Bald herrscht das eine vor (z. B. Siedler), bald stehen alle drei im wechselnden Verhältnis miteinander an der Front der kolonialen Tat (Wirtschaft, Politik, Kultur). Eine besondere in den einzelnen Sphären an Bedeutung wechselnde Rolle spielt bei der Kolonisation das Kapital, das in Form des Geldes als Tauschwert beim Wareneinkauf und -verkauf oder als Anweisung auf geleistete oder zu leistende Arbeit für die Einrichtung der wirtschaftlichen Produktion oder zum Ausbau der Mittel politischer Machtwirkung, aber auch zur Errichtung von Siedlung und zu jeglicher kulturellen Entwicklung eines Koloniallandes notwendig ist.

Nach alledem ist als koloniales Mutterland ein Land zu bezeichnen, das mit seiner Bewohnerschaft in der Lage ist, einen Kraftüberschuß in den Sphären des Volkstums, der Wirtschaft, der politischen Macht und der Kultur hervorzubringen und diesen aus seiner geographischen Lage und dem Willen des Volkes heraus in der mannigfaltigen Formverbindung von Geist, Körper und Materie in andere Gebiete abzuleiten. Im Gegensatz dazu nehmen die Kolonialländer diesen Kraftüberschuß auf und decken den Bedarf des Mutterlandes, dem sie vielfach mit einem eigenen Bedarf entgegenkommen. Sie zeichnen sich durch eine Struktur aus, die sie nicht selbst entwickelt haben, die sie niemals selbst erreichen können oder zur Zeit des Kolonisationsbeginnes noch nicht erreicht hatten.

Die Mannigfaltigkeit der Formverbindungen des abfließenden Kraftüberschusses bedingt eine Mannigfaltigkeit im einzelnen der kolonialen Strukturen und damit



eine große Reihe von Typen der Kolonialländer und Kolonien. Sie entsprechen zunächst den vier Sphären, aus denen die die Struktur gestaltenden Kräfte stammen, wobei jedoch sogleich zu berücksichtigen ist, daß aus der mannigfaltigen Formverbindung der in die Kolonialländer und Kolonien einwandernden mutterländischen Kräfte reine und unvermischte Typen, die lediglich einer der vier Sphären entsprechen, kaum vorkommen werden. Neben den Kräften einer Sphäre, die vorherrschen, sind solche aus anderen vertreten. In Erweiterung des von Schmitthenner gegebenen Schemas (Die Typen der Kolonialgebiete. Kol. Rundschau 1932) sind folgende Typen der Kolonialländer und Kolonien zu erkennen, wobei entsprechend der oben gegebenen Erklärung die Bezeichnungen Kolonie oder Kolonialland auf die dauernde enge und in irgendeiner Art politisch wirksame Bindung an ein Mutterland oder nur die ein- oder mehrmalige Kolonisation durch ein Mutterland hinweist:

- Herrschaftskolonien und politische Kolonialländer,
- Wirtschaftskolonien und wirtschaftliche Kolonialländer,
- Siedlungskolonien und koloniale Siedlungsländer,
- Kulturkolonien und kulturelle Kolonialländer.

Zwischen ihnen gibt es ungezählte Übergänge, die im einzelnen hier zu umreißen, viel zu weit führen würde. Fast jedes Kolonialland und jede Kolonie besitzt im einzelnen eine besondere Struktur, die sowohl durch jeweilige Formverbindung des zugewanderten Kraftüberschusses des Mutterlandes, durch den Charakter der Synthese zwischen Blut und Boden in diesem und auch durch die ursprüngliche Struktur des Kolonialgebietes bedingt ist, und die das Forschungsobjekt der speziellen Kolonialgeographie und Kolonialgeopolitik sein muß. In ihrer eindeutigen Umrissenheit und Charakterisierung sollen hier nur einige Sonderarten erwähnt werden. So stellen die Strafkolonien einen besonderen Typus der Siedlungskolonien dar. Assimilationskolonien sind solche Kolonialgebiete, die soviel Kräfte des Mutterlandes aufnehmen und mit dem Mutterland gemeinsam weiterentwickeln, daß schließlich die Grenze zwischen Mutterland und Kolonie vollkommen verwischt ist, wobei aber Voraussetzung ist, daß beide aneinander grenzen, resp. in so engem geographischen Verband miteinander stehen, daß sie nach der vollkommenen Angleichung und der Assimilierung des Kolonialgebietes durch das Mutterland mit diesem geographisch und geopolitisch eine Einheit bilden. Einen besonderen Zwischenfall zwischen den Kolonien und Kolonialländern der politischen und wirtschaftlichen Sphäre bilden die finanziellen Kolonialländer und Kolonien (Finanzkolonien), wie sie gewisse überaus kapitalstarke Staaten entwickelt haben. Als Kolonie oder Kolonialland sind diese Gebiete solange zu bezeichnen, als sich die fremde Finanzkraft in der Struktur des Landes irgendwie bemerkbar macht, als sie also aus der Sphäre des reinen Finanziellen austritt und auf die Gestaltung von Landschaft und Leben maßgebenden Einfluß ausübt.



Neben der Art der Kolonisation ist die Lage der Kolonialgebiete zum Mutterland von ausschlaggebender Bedeutung und geopolitisch von besonderem Interesse. Eine Gliederung der Kolonialgebiete nach dem geographischen Gesichtspunkt der Lage zum Mutterland wurde von Schmitthenner (s. o.) erstmalig vorgenommen. Er unterscheidet:

- fernozeanische Kolonien und Kolonialländer,
- |                   |   |   |
|-------------------|---|---|
| schräge<br>gerade | } | ozeanische vis-à-vis — Kolonien und Kolonialländer, |
|-------------------|---|---|
- Seegemeinschafts- oder konmaritime Kolonien und Kolonialländer,
- kontinentale oder Anwachskolonien und kontinentale Kolonialländer.

Aus der jeweiligen Lage der Kolonialgebiete zum Mutterland ergeben sich jeweils ganz bestimmte Möglichkeiten der Kolonisation und der kolonialen Struktur, die im einzelnen hier nicht wiederholt werden sollen. Es sei nur auf die Bedeutung der geraden oder schrägen ozeanischen vis-à-vis-Kolonialgebiete auf der gleichen oder anderen Breite und die sich daraus ergebenden Möglichkeiten, auf die Bedeutung der Seegemeinschaft und der kontinentalen Lage neben dem Mutterland hingewiesen, die die Voraussetzung für die Assimilation des Kolonialgebietes ist.

Auf die geographische Lage in ihrer Beziehung zum Staatlichen weisen die Begriffe Außenkolonisation und Innenkolonisation hin, für deren Abgrenzung die Staatsgrenze des die Kolonisation leitenden Landes maßgebend ist. Die Innenkolonisation ist demnach ein kolonialer Vorgang und verursacht eine koloniale Struktur im eigenen Hoheitsgebiet, d. h. Kolonisationsraum und kolonialer Wille sind innenstaatlich. Die kolonialen Kräfte in jeder Art können ebenfalls innenständig sein — man kann dann von einer innenständigen oder endogenen Innenkolonisation sprechen —, sie müssen es jedoch nicht. Sie können aus anderen Staaten bezogen werden, die dann als Mutterland zu gelten haben. Eine derartige Innenkolonisation ist als außenständig oder exogen zu bezeichnen.

Mit diesen Begriffen ist bereits eine Gliederung der Kolonialgebiete nach politischen Gesichtspunkten erfolgt. Wie es die verschiedensten Abarten der wirtschaftlichen und kulturellen Kolonialgebiete, weniger der Siedlungskolonien und kolonialen Siedlungsländer, gibt, so stehen die Kolonialgebiete in sehr verschiedenartigen politischen Bindungen an ein Mutterland. Die Verschiedenheiten dieser politischen Bindungen an das Mutterland sind sowohl in dessen Verfassung als auch in Art und Lage der Kolonialgebiete zum Mutterland, in der Art der Kolonisation sowie in der vorkolonialen Struktur des Kolonialgebietes bedingt. Die Verschiedenheiten der politischen Bindungen der Kolonialgebiete an das Mutterland lassen sich mit einer Reihe vergleichen, an deren einem Ende die vollkommen vom Mutterland abhängigen Kolonien stehen, an die sich selbständigere Kolonialgebiete, Schutzgebiete und Protektorate anschließen, denen Schutzstaaten und koloniale Bundesstaaten (Dominions) folgen, zwischen denen und die



vollkommen selbständigen Staaten am anderen Ende der Reiche solche Staaten einzuschieben sind, die zwar nominell selbständig sind, durch irgendwelche koloniale Betätigung jedoch in mehr oder weniger intensive Abhängigkeit oder gar Botmäßigkeit von anderen, autonomen Mutterstaaten geraten sind. Die Mannigfaltigkeit der Form der politischen Bindungen kolonialer Länder gestattet es nicht, diese Reihe als eine Entwicklungsreihe anzusehen, die ein koloniales Land zu durchlaufen hätte, wenn es von einer politisch vollkommen unselbständigen Kolonie zu einem autonomen Staat aufsteigt. Sie ist vielmehr eine nach der Intensität der politischen Bindung eines Kolonialgebietes an ein Mutterland geordnete, in sich vollkommen unorganische Reihenfolge, die nur das Maß der politischen Bindung der Kolonien und Kolonialländer an das Mutterland zum Ausdruck bringen soll, indem an das eine Ende die sozusagen 100% politisch abhängigen Kolonien und an das andere Ende die vollkommen vom Mutterland politisch unabhängigen, also 100% autonomen Staaten kolonialer Struktur gestellt worden sind. Innerhalb der Reihenfolge erfolgt die Änderung der politischen Stellung eines Kolonialgebietes gegenüber dem Mutterland vollkommen regellos und sprunghaft und kann durchaus auch rückläufig sein. —

\*

Die Errichtung und die Erfüllung dieser geographischen und inhaltlichen Beziehungen Mutterland und Kolonialland setzen zweierlei voraus. Der Mensch im einzelnen und in seiner natürlichen Verbundenheit, das Volk, muß als Träger des kolonialen Wirkens sowohl biologisch wie kulturell dazu fähig sein, sich kolonial zu betätigen. Diese passive Befähigung eines Menschen oder Volkes muß freiwillig oder zwangsmäßig durch den Willen zur kolonialen Tat aktiviert sein. Der kolonialen Befähigung und dem kolonialen Willen eines Volkes muß die geographische Lage seines Wohnraumes und dessen Ausstattung die Möglichkeit geben, wirklich kolonial tätig zu sein und diesen Raum zum Mutterland und andere Gebiete zum Kolonialland zu machen.

### ERNST SAMHABER:

## Die Erschließung von Nord- und Südamerika

### Ein geopolitischer Vergleich

Wenn wir heute Nord- und Südamerika miteinander vergleichen, so sehen wir im Norden vor allem die mächtigen Vereinigten Staaten mit ihrer Bevölkerung von mehr als 120 Millionen, mit ihrer gewaltigen Kriegsflotte und der ungeheuren Industrie, der in Südamerika nichts Gleichwertiges gegenüberzustellen ist. Die Auffassung, warum beide Erdteile sich so verschieden entwickelt haben, ist sehr geteilt. Am einfachsten erscheint die landläufige Erklärung, die vor allem



von den Nordamerikanern selbst so gerne vertreten wird, daß nämlich die Engländer systematisch eine Siedlungskolonie auf der Grundlage einer ehrlichen Arbeit in der Landwirtschaft aufgebaut hätten, während die Spanier nur auf den leichten Erwerb von Edelmetallen erpicht gewesen wären, wobei die Portugiesen leicht zu den Spaniern hinzugerechnet werden.

Betrachtet man die Entwicklung in den verschiedenen Teilen Amerikas eingehender, so wird man finden, daß diese einfache Formel den Tatsachen nicht gerecht wird, und man wird das eigenartige Zusammenspiel geographischer, nationaler, geschichtlicher und menschlicher Bedingungen bewundern, die die Entwicklung in Nord-, Mittel- und Südamerika bedingt haben. Vor allem wird einem Historiker die Ähnlichkeit in der Entwicklung im Norden und Süden auffallen, die sich durch gewisse Ähnlichkeiten der geopolitischen Bedingungen erklären läßt, ebenso wie wiederum die Verschiedenartigkeit viel stärker geopolitisch bedingt ist, als das vielfach bekannt ist.

Als Kolumbus 1492 Amerika entdeckte, bedeutete das Vorhandensein dieses bis dahin unbekannten Erdteils für die europäischen Völker eine große Enttäuschung, denn er verlegte ihnen zunächst den Weg nach Ostasien. Kolumbus selbst hat sich auch bis zuletzt geweigert, das entdeckte Gebiet als eigenen Erdteil anzuerkennen. Erst der Weg des Portugiesen Vasco da Gama um Afrika herum in den Indischen Ozean legte den Weg nach den Ursprungsländern der Gewürze und Luxuserzeugnisse wieder frei, die das Vordringen der Türken verschlossen hatte. Damit hatte Amerika für die Portugiesen für sehr lange Zeit nur die Bedeutung der Flankenstellung für ihren Seeweg nach Asien, der um das Kap der Guten Hoffnung herumführte. Spanien hat lange im Norden die nordwestliche Durchfahrt gesucht, 1524 hat Vazquez de Ayllon die Chesapeake-Bay, der Portugiese Gomez in spanischem Auftrage Labrador entdeckt, allerdings ohne die Durchfahrt nach Asien zu finden, die inzwischen (1519 bis 1522) Magellanes im Süden des Kontinentes entdeckt hatte.

Der Kern der spanischen Kolonialherrschaft war aber Mittelamerika und besonders die Landenge von Panama, die bereits 1513 Nuñez de Balboa mit genialem Blick als den künftigen Mittelpunkt des spanischen Reiches in Amerika entdeckt hatte. Von dort aus hat Spanien die Länder am Pazifischen Ozean erschlossen, vor allem das reiche Silberland Peru, während es der Fahrt durch die Magellanstraße oder um das Kap Horn herum in den Pazifik noch für Jahrhunderte die größten Schwierigkeiten bereitete, ganz abgesehen davon, daß die Fahrt die lange unwirtliche Küste Patagoniens und Südchiles entlang und durch die Sturmzone des Kap Horn allein schon gefährlich genug gewesen ist. Abseits von den Kordillerenländern Mexikos und Perus entwickelte sich an den Küsten des Karibischen Meeres eine tropische Plantagenwirtschaft, die außer den großen Exporterzeugnissen des Zuckerrohrs, des Tabaks und des Kaffees auch die Grundlagen für die gesamte



spanische Kolonialmacht, sowohl die Viehwirtschaft wie den Ackerbau geschaffen hat. Durch diese Plantagenwirtschaft schufen sie gleichzeitig die Nachfrage nach Negersklaven, die das Gesicht Amerikas so grundlegend umgestalten sollte. Es ist nicht so, als ob erst das Verbot der Versklavung der Indianer und die Vorschläge des Bischofs Las Casas die Negereinfuhr nach Amerika bedingt hätte, bereits vorher finden wir Negersklaven, und zwar kommen diese sofort mit dem Plantagenbau.

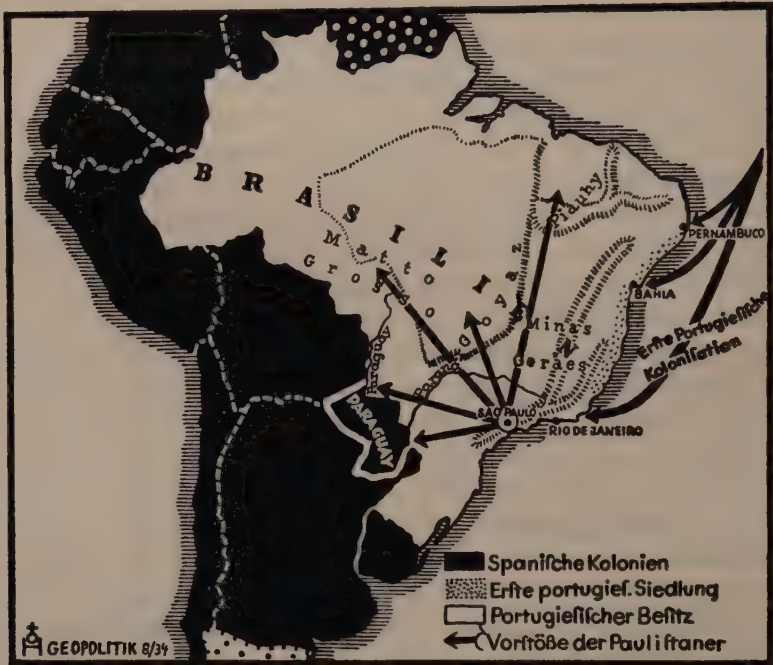
Sobald die spanischen Besitzungen sich wirtschaftlich in die Abhängigkeit der Einfuhr schwarzer Sklaven begab, mußte Portugal, das durch seine afrikanischen Besitzungen bis ins 18. Jahrhundert hinein das Monopol hatte, die Überlegenheit in der tropischen Plantagenwirtschaft erringen. Bis 1530 hatte Portugal so gut wie nichts für die Erschließung von Brasilien unternommen, und nach dem mißglückten Versuch der feudalen Gliederung in Kapitanias hat erst 1549 der Staat selbst eingegriffen. Eine wirtschaftliche Erschließung über die Indianerjagden und die fast märchenhafte Bastardisierung der Indianer durch einzelne portugiesische Abenteurer, deren Nachkommen ganze Mischlingsvölker bildeten, hat aber erst seit 1574, nach der Freigabe des Negersklavenhandels eingesetzt. Der Mittelpunkt des Sklavenhandels und Durchgangsstation der Neger von Afrika nach Mittelamerika war Bahia.

Die Versorgung mit Negersklaven aus erster Hand läßt die Zuckerrohrplantagen in Brasilien erwachsen, aber eine Kolonisation des Inneren wird dadurch noch nicht ermöglicht. Dazu muß man die geographischen Bedingungen Brasiliens kennen. Das alte Brasilien östlich der Trennungsgrenze von Tordesillas, die etwa von der Mündung des Amazonas nach Süden zur Insel von Santa Catharina quer über den Erdteil hinwegging, war eine gewaltige Hochebene, die sich langsam nach Westen abflachte, so daß sie im allgemeinen ihre höchste Höhe im Osten mit rund 1000 m hatte und im Westen auf 200 m hinunterging. Nur wenige Gebirge, wie das Mantiqueiragebirge (bis 2712 m hoch) an der Grenze zwischen den heutigen Staaten São Paulo und Minas Geraes, durchziehen diese Hochfläche. Im Osten bricht sie ziemlich nahe der Küste schroff ab und erscheint vom Meere aus wie ein Gebirge, das schroff und unwegsam, dazu noch von undurchdringlichem Urwald bedeckt, den Eintritt ins Innere verwehrt. Nur ein schmaler Küstenstreifen zieht sich am Meere hin, und dieser wird die Grundlage der brasilianischen Plantagenwirtschaft. Praktisch ist er eine Insel im unendlichen Meer, im Gegenteil, durch den Steilabfall nach Westen wird er besser gesichert als im Osten durch den Atlantischen Ozean.

Die einzige Stelle, von der aus ziemlich früh der Zugang zur Hochfläche möglich wird, ist beim Hafen von Santos, wo der Weg nach São Paulo hinaufführt. So wird São Paulo der erste und auf lange Zeit der einzige größere Platz auf der Hochebene (gegründet 1554). Bis etwa um 1600, also ein Jahrhundert nach der



Entdeckung, ist São Paulo der Ort, der am weitesten von der Küste entfernt liegt, nämlich 120 Kilometer. Hier entwickelt sich in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts ein eigener staatlicher Organismus. Einmal beginnt der Jesuitenorden seine Kolonisation weiterzuführen, die er im spanischen Amerika begonnen hatte, und er schafft zunächst in der Umgebung von São Paulo Indianerreduktionen, die aber bald wegen der verderblichen Nähe des weißen Mannes an Krankheiten und sozialen Reibungen zugrunde gehen. Deswegen verlegt dann ab 1610 der Jesuitenorden seine Missionen weit ins Innere an den oberen Paraná.



Daneben entwickelt sich aber eine Mischlingskultur auf der Hochfläche mit dem Zentrum in São Paulo selbst, der Stelle, wo sich sehr bedeutsame Wege kreuzen, sowohl der zur Küste nach Santos, wie der am Mantiqueiragebirge entlang nach dem Parahyatal und damit nach Nordwesten, also sowohl nach dem heutigen Minas wie nach dem Staate Rio de Janeiro, als auch nach dem Nordwesten den Tietéfluß entlang, und schließlich nach dem Südosten nach dem heutigen Staate Paraná. Dieses neue Gemeinwesen ist losgelöst von der Küste und damit aus dem portugiesischen Kolonialreich, losgelöst aus der Weltwirtschaft und der Plantagenwirtschaft des Küstengebietes mit seiner Monokultur des Zuckerrohrs. Seine wirtschaftliche Grundlage bildet nicht der Ackerbau, einen solchen



hat es in São Paulo mit Ausnahme der später auftretenden Kaffeekultur bis ins 20. Jahrhundert nicht gegeben, sondern die Viehzucht.

Verschiedene Faktoren mußten zusammenkommen, um eine Viehwirtschaft größeren Stils in dem Gebiet von São Paulo entstehen zu lassen. Die Höhe von etwa 1000 m hebt die Wirkungen der Breitenlage auf, der Waldbestand ist nicht so groß und auf die geologischen Vorkommen von Roterde beschränkt, so daß der Mensch nicht zu roden braucht. Und schließlich entwickelt sich aus der Verbindung der Portugiesen mit den Indianern eine Bevölkerung, die eine ganz hervorragende Eignung für die Viehzucht zeigt.

Die Paulistaner bekommen bald einen gefürchteten Ruf in Südamerika. Sie stellen die besten Männer für die neue Form der Erschließung des Innern von Brasilien, für die „Entradas“, wie diese Expeditionen heißen oder für die Bandeiras, wie sie später genannt werden. Entradas und Bandeiras sind kleine Trupps entschlossener Männer unter einem Führer in straffer militärischer Zucht, die in den Urwald und in das Innere vorstoßen, teils um Entdeckungen zu machen, also Gold zu suchen, teils aber um auf Indianerjagd zu gehen. Je mehr sich die Hoffnungen auf größere Goldfunde im 17. Jahrhundert zu zerschlagen scheinen (die großen Funde in Minas Geraes stammen erst aus den letzten Jahren des 17. Jahrhunderts), desto mehr reizt der Sklavenfang die kühnen Bandeirantes.

Zunächst überfallen sie die Jesuitenreduktionen bei São Paulo selbst, dann folgen sie dem Orden ins Innere und dringen bis an den Paraná vor. Zwar hatten die Jesuiten bereits 1570 ein Gesetz von der portugiesischen Krone erlangt, das die Sklaverei in Brasilien zwar nicht genau so verbot wie im spanischen Amerika, immerhin die Versklavung von bisher freien Indianern untersagte. Die Folge war aber nur eine scharfe Einstellung der Paulistaner gegen den Orden, und da diesem jeder Schutz wegen der Trennung vom portugiesischen Kolonialgebiet an der Küste fehlte, mußte er das Land verlassen. So ging er an den Paraná auf spanisches Gebiet, wenn man nach dem Verträge von Tordesillas die Grenzlinie etwa von der Mündung des Amazonas nach Süden zur Insel von Santa Catharina zieht. Die Paulistaner erkannten aber diese Grenze niemals an.

Zwischen 1610 bis 1634 gründeten die Jesuiten vier Ordensprovinzen mit insgesamt 37 Reduktionen am oberen Paraná und seinen Nebenflüssen Ivahi und Paranapanema, also genau westlich von São Paulo. Von 1628 beginnen bereits die systematischen Kämpfe der Paulistaner Bandeirantes, oder wie sie die Jesuiten nannten, der Mamelucos, gegen diese Missionen. Solche Bandeiras bestanden (wie etwa die des Jahres 1628—1629) aus 900 Mamelucos und 2000 indianischen Hilfstruppen, und sie sollen nach spanischer Schätzung allein in den Jahren 1628 bis 1630 mehr als 60000 friedliche Indianer aus den Jesuitenreduktionen versklavt oder erschlagen haben. Die Sklaven wurden dann an die Plantagen des Küstengebietes verkauft. Alle Proteste halfen nichts. Portugal und der Hof von

Madrid (Portugal gehörte ja von 1581 bis 1640 zu Spanien) waren machtlos. Da ließen sich die Jesuiten 1639 vom Hofe in Madrid das Recht der Bewaffnung der Indianer und der Selbstverteidigung geben. Sie konnten den Mamelucos eine entscheidende Niederlage bei Mboboré am Uruguayfluß beibringen, die wenigstens ihre südlicheren Reduktionen rettete. Im Norden war alles verloren. Die Niederlage veranlaßte die Paulistaner, sich nach anderen Gebieten zu wenden, wo sie nicht auf solchen Widerstand trafen, und so erscheinen sie 1649 am Oberlauf des Paraguayflusses, sie dringen bis Matto Grosso vor, ja bis zur Kordillere, nach Norden kommen sie bereits 1647 bis Goyaz, sie erscheinen im Hinterlande von Bahia, von Alagoas und Pernambuco, ja sogar von Piauhy. Dort werden sie gegen die flüchtigen und im Urwald frei und unabhängig gewordenen Neger der Küstenplantagen zu Hilfe gerufen. 1695 müssen diese in Palmares aus Mangel an Proviant und Munition kapitulieren, nachdem sie sich 67 Jahre lang erfolgreich gegen Angriffe aus dem Küstengebiete sowohl von den Portugiesen wie von den Holländern gewehrt hatten.

Der Gegensatz zwischen dem schwerfälligen Vordringen von der Küste ins Innere und dem freien Schweifen der Paulistaner auf der Hochfläche über fast den ganzen Erdteil hinweg, ist außerordentlich. Wenn wir uns jetzt aber dem nordamerikanischen Kontinent zuwenden, werden wir etwas Ähnliches finden. Auch hier sehen wir einen schmalen Küstenstreifen, der mit dichtem Urwalde bewachsen ist, und der durch ein Gebirge, die Alleghanies vom übrigen Festlande abgetrennt ist. Auch in diesem Küstenstreifen entwickelt sich zunächst eine Plantagenkultur auf der Grundlage der Sklavenarbeit afrikanischer Neger, allerdings in erster Linie der Baumwolle und nicht des Zuckerrohrs. Wir können den Vergleich noch weiter führen. Auch hier erhebt sich jenseits des Gebirges eine weite Ebene, die durch ein gewaltiges Flußsystem, das des Mississippi, erschlossen wird. Die geographischen Voraussetzungen sollen auch zu ähnlichen Folgen führen. Es entsteht im Inneren des Erdteils eine ungeheuer ausgedehnte Staatenbildung, die gestützt auf die einheimischen Kräfte in keinem Verhältnis zu den Menschenmengen, vor allem nicht zu den weißen Menschen steht. Während aber in Südamerika entsprechend der schwer zugänglichen Beschaffenheit des Landes diese Binnenmacht auf dem Hochlande selbst in São Paulo entsteht, wird sie in Nordamerika von außen in das Innere hineingetragen. Es sind die Franzosen, die das nordamerikanische Binnenreich schaffen. 1608 gründete der geniale Champlain Quebec und 1682 fährt Cavelier de la Salle den Mississippi hinunter. Langsam und unter ungeheuren Mühsalen erwächst nun aus Kanada und Louisiana an der Mündung des Mississippi ein ungeheures Kolonialreich zusammen, das die französische Regierung mit einer Kette von Blockhäusern zu verbinden sucht.

Man darf dieses französische Kolonialreich nicht mit dem englischen in Nordamerika vergleichen, da es auf ganz anderen geographischen Bedingungen beruht.



Es kann keine Landwirtschaft entfalten, nicht weil die Franzosen arbeitsunwilliger gewesen wären, sie haben in Kanada das Gegenteil bewiesen, auch nicht weil die religiösen Schwierigkeiten das wertvollste Kolonistenelement, die Hugenotten, ausschlossen — es hat in den Neuenglandstaaten auch nur wenig religiöse Toleranz



gegeben, nur daß sie in ihrer Mannigfaltigkeit vielen Bekenntnissen Raum boten. Aber eine französische Landwirtschaft in Nordamerika hatte kein natürliches Absatzgebiet in einem Monokulturlande, wie es die Baumwollgebiete Virginias darstellten. Für eine Monokultur in Louisiana waren aber die Wettbewerbsverhältnisse gegenüber den anderen Gebieten am mexikanischen Golf zu ungünstig.

Es kann kein Zweifel darüber sein, daß die Franzosen alle diese Schwierig-

keiten auf die Dauer überwunden hätten, wenn nicht die Engländer ihnen auf dem Seekriegsschauplatze die rückwärtigen Verbindungen abgeschnitten hätten. Dieses Schicksal konnte den Paulistanern nicht widerfahren. Im Siebenjährigen Krieg brach die französische Kolonialmacht zusammen, Kanada wurde von den Engländern erobert, Louisiana mußte dann von Napoleon 1803 an die Vereinigten Staaten abgetreten werden, da Frankreich diesen Besitz doch nicht mehr halten konnte.

Dafür hatten die Franzosen die Genugtuung, daß auch England seinen Kolonialbesitz in Nordamerika nicht voll halten konnte, und daß gerade die wertvollsten Gebiete, die Neuenglandstaaten, sich vom Mutterlande losrissen. Frankreich hat die jungen Staaten mit Waffen und Geld weitgehend unterstützt, der Name Lafayette ist das hervortretendste Symbol dieser Zusammenarbeit Frankreichs mit den Vereinigten Staaten gegen England. Betrachten wir wieder zum Vergleich Brasilien, so erkennen wir, daß in Nordamerika die geographischen Bedingungen für ein Eigenleben der Küstenprovinzen viel weiter ausgedehnt sind. Die Küstenzone, also das Gebiet zwischen dem Atlantischen Ozean und den Alleghanies ist unvergleichlich breiter und fruchtbarer als der schmale Küstenstreifen in Brasilien. Dazu kommt die Breitenlage, die sowohl im Süden eine Monokultur der Baumwolle erlaubt, in den nördlicheren Teilen aber bereits eine Landwirtschaft, die mit der europäischen zu vergleichen ist. In dieser gegenseitigen Ergänzung liegt das Geheimnis des Aufblühens der englischen Besitzungen in Nordamerika, nicht in der Eigenart der protestantischen Bevölkerung, wie es häufig in den Schriften heißt, die den freien Nordamerikaner feiern.

Im Gegenteil! Will man in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts einen Vergleich der Bevölkerung in Nord- und Südamerika ziehen, so wird dieser sehr zugunsten der lateinischen Kolonien im Süden ausfallen. Während Spanien seine Kolonisierung von Staats wegen betrieb, darauf achtete, daß nicht nur die Rechte der Indianer gewahrt würden, sondern auch daß nur sozial wertvolle Elemente in die Neue Welt kamen, eine straffe Verwaltung einrichtete und auch auf Zucht und Ordnung sah, hat England seine Kolonien den großen Handelsgesellschaften zugeteilt, der Plymouth Company im Norden und der Virginia Company im Süden (beide gegründet 1606). Diese Gesellschaften hatten nur ein Interesse, ihr Land auszubeuten, und sie nahmen weder Rücksicht auf die indianischen Ureinwohner, noch fragten sie viel, wie sie sich ihre weiße Arbeitskraft verschafften. So nahmen sie was sie bekommen konnten, die Verfolgten der Religionskriege, die Verbannten der politischen Verfolgungen, aber auch die Strafgefangenen, und sie scheuten sich nicht, den Auswurf der Großstädte auf ihre Schiffe zu verfrachten und nach Nordamerika zu bringen.

Diese Menschen lebten in einem Zustande, den man nur als Sklaverei bezeichnen kann, gebunden durch unabtragbare Zinsenlasten und Schulden. Und zur



weißen Sklaverei trat dann in immer wachsendem Maße die Negersklaverei, die auf der englischen Seeherrschaft beruhte. Noch um 1800 betrug die Bevölkerung der heutigen Vereinigten Staaten nur wenig mehr als 5 Millionen Menschen (während allein das spanische Kolonialreich in Amerika 17 Millionen Einwohner hatte). Aber auf der Grundlage der Arbeit in den Baumwollfeldern erwuchs eine Ausfuhr, die wiederum zur Trägerin eines starken Bedarfes von landwirtschaftlichen und erst im 19. Jahrhundert von industriellen Erzeugnissen geworden ist. Auf der Monokultur der Baumwolle erwächst die mächtige nordamerikanische Volkswirtschaft, als die Eisenbahnen den Weg über die Alleghanies hinweg in das Innere des nordamerikanischen Erdteils bahnen. Erst in diesem Augenblick fängt Nordamerika an, Südamerika zu überflügeln und die gewaltige europäische Auswanderung des 19. Jahrhunderts fast ganz an sich zu ziehen, um sie in die weiten Ebenen des Mississippisystems hineinzuführen.

Brasilien hat diesen Aufschwung nicht mitgemacht, einfach weil die geographischen Bedingungen das nicht zuließen. Das gilt sowohl von den Verkehrsbedingungen, als die Eisenbahnen das Küstengebirge nicht überwinden können und im Inneren nicht recht vorwärtskommen, als auch in der Unmöglichkeit, in Innerbrasilien eine Landwirtschaft und eine Industrie großzuziehen, die größere Menschenmassen aus Europa aufnehmen könnten. Nur in São Paulo erwächst auf der Monokultur des Kaffees eine stärkere Bevölkerung fremder (meist italienischer) Abstammung. Die Bevölkerungszunahme Brasiliens auf jetzt etwa 40 Millionen ist also fast rein bodenständig gewachsen, die Einwanderung hat nur eine nebensächliche Rolle gespielt. Zwar hat die Landwirtschaft in Argentinien mit der Erschließung durch die Eisenbahnen eine starke Entwicklung genommen, aber sie läßt sich wegen des Fehlens des Ausgleiches einer entsprechenden Industrie nicht mit der nordamerikanischen vergleichen. Die übrigen Teile Südamerikas haben aber auch nach der Loslösung aus dem spanischen Kolonialreich nicht die Flächen zu einer großzügigen Entfaltung zur Verfügung gehabt, die einzig Brasilien und Argentinien vorbehalten sind.

### KURT KAYSER:

#### Albanien am Scheidewege

Man hat sich in den letzten Jahren, besonders seitdem der albanisch-italienische Freundschaftsvertrag von 1926 im darauffolgenden Jahre zu einem Defensivvertrag erweitert worden ist, daran gewöhnt, in Albanien eine Art italienischer Kolonie, oder besser noch das einfache Übergreifen des italienischen Raumes auf albanischen Boden zu erblicken. Es häufen sich nun in jüngster Zeit die Nachrichten, die auf eine interessante Wandlung in der Entwicklung Albaniens hindeuten scheinen. Die Entstehung einer national-albanischen Mentalität bereitet sich hier

im Süden der Adria vor, wodurch heute endlich, einigermaßen verspätet, diese letzte Schöpfung unglückseliger Balkanpolitik der Vorkriegszeit einen Inhalt zu erhalten scheint, einen Inhalt, der vielleicht in nicht allzu langer Zeit schon die Entwicklung vom Spielball interessierter Großmächte zu wahrer Eigenstaatlichkeit zu bringen vermag.

Wir möchten der allgemeinen Entwicklungstendenz eines albanischen Nationalbewußtseins, das schon zur Schließung einer Reihe von italienischen Schulen geführt hat, zunächst noch größere Bedeutung beimessen, als etwa dem gegenwärtig akuten Finanzkonflikt zwischen Albanien und Italien, der zwar hochinteressant ist, aber in seiner unmittelbaren politischen Auswirkung nicht überschätzt werden darf. Immerhin läßt diese erste Trübung der wirtschaftlichen Beziehungen doch einige interessante Einblicke in die albanisch-italienische Finanzgebarung zu und ist geeignet, Art und Ausmaß der wirtschaftlichen Durchdringung Albaniens zu erhellen.

Der Stein kam ins Rollen, als im März 1932 Albanien an eine Regelung seiner Verschuldung gegenüber Italien herantrat. Es erklärte zwar zunächst seine prinzipielle Bereitschaft seiner Hauptverpflichtung gegenüber der S.V.E.A. (*Società per lo sviluppo economico dell'Albania*) nachkommen zu wollen. Diese Tochtergesellschaft der italienisch finanzierten Albanischen Staatsbank hatte seit 1926 Albanien einen Kredit von 50 Millionen Goldfranken gewährt, der, bis auf einen kleinen Restbetrag, für öffentliche Arbeiten Albaniens vollständig in Anspruch genommen worden war (allerdings, ohne daß dieser Betrag schon ausgereicht hätte, das jährliche Defizit der albanischen Staatskasse verschwinden zu lassen). Gleichzeitig aber erklärte sich Albanien für weitgehend übervorteilt durch den hohen Zinssatz dieser Anleihe und beantragte eine Neuberechnung seiner Schuld bei Zugrundelegung einer 4prozentigen Verzinsung. Es ergab sich nach dieser albanischen Rechnung eine Endsumme von 1,5 Millionen Goldfranken gegenüber der italienischen Forderung von fast 10 Millionen. Überdies erhob Albanien den Vorwurf, daß man ihm zu Unrecht noch einen durch die Art der Einzahlung in italienischen Lire entstandenen Kursverlust von 9 Millionen aufgebürdet habe, wodurch aus der 50-Millionen-Anleihe nun eine solche von 59 Millionen geworden sei. Besonderes Interesse erlangt der Fall aber noch dadurch, daß Albanien gleichzeitig strikte die Heranziehung eines zweiten, ihm von Italien seit 1931 eingeräumten zinsfreien (1) Hundert-Millionen-Kredites, der in zehn Jahresraten von je 10 Millionen Goldfranken zur Auszahlung kommen soll, zur Deckung seiner Schuld gegenüber der S.V.E.A. ablehnt. Es besteht darauf, die von ihm selbst nur zu anderthalb Millionen anerkannte Verschuldung in vierzehn Jahresraten zurückzuzahlen. Der nunmehr im Vordergrund des Interesses stehende Hundert-Millionen-Kredit war von Albanien im übrigen bisher zu etwa 8 Millionen in Anspruch genommen worden zur Deckung des erwähnten chronischen Defizits im albanischen Staatshaushalt. Es konnte dieses um so mehr tun, als Italien erst eine Rückzahlung in unbestimmter



Zeit, nämlich an dem Tage, an dem die Einnahmen der Albanischen Staatskasse 50 Millionen Goldfranken erreicht haben würden, verlangen wollte.

Vorläufig ist nun aber allerdings mit festgefahrenen Verhandlungen und Unnachgiebigkeit auf beiden Seiten eine empfindliche Stockung im Zahlungsverkehr zwischen Albanien und Italien eingetreten. Albanien will zunächst bis zur Bewilligung seiner Forderungen gar nichts bezahlen und hat ein Moratorium erklärt, während Italien seinerseits Ende Dezember vorigen Jahres erstmalig mit den Jahresraten aus dem neuen Hundert-Millionen-Kredit ausgesetzt hat und Albanien damit seit langer Zeit zum erstenmal in die Lage versetzt ist, sich auf seine beschränkten eigenen Hilfsmittel besinnen zu müssen.

Nicht uninteressant ist es für die Beurteilung der Aussichten Albaniens, seinen Staatshaushalt etwas näher zu betrachten. Das sich ergebende Bild zeigt, wie sehr die Einnahmen vorläufig noch hinter dem erwähnten 50-Millionen-Ziel zurückbleiben. Für 1933/34 sind sie mit 24 563 000 Goldfranken eingesetzt bei einem bereits üblichen Defizit von rund 3 000 000. An der Gesamtsumme der Ausgaben von 27 527 000 Goldfranken sind allein Heer, Marine und Gendarmerie mit rund 12,5 Millionen beteiligt (1932/33 waren es noch 14,6 Millionen). Diese in Anbetracht der Verhältnisse außerordentlich hohe Summe für die Landesverteidigung wird heute in der albanischen Öffentlichkeit lebhaft diskutiert, und es ist interessant, daß gerade von seiten der wachsenden national-albanischen Bewegung an der Höhe dieses Betrages starke Kritik geübt wird. Man hat hier eingesehen, daß der kleine albanische Staat mit seiner rund 1 Million Einwohner im Falle eines Krieges auf strenge Neutralität oder den Schutz eines Mächtigeren angewiesen sein würde, aber jedenfalls selbst bei übermenschlichen Anstrengungen niemals in der Lage sein würde, aus eigenen Kräften seine Landesverteidigung durchzuführen. Man fragt darum auf dieser Seite weiter: warum diese unverhältnismäßig hohe Beanspruchung öffentlicher Mittel für eine doch aussichtslose Sache; sind diese Mittel



nicht sehr viel nötiger für die gerade aus nationalen Gründen so dringend notwendige kulturelle und wirtschaftliche Hebung dieses jungen und noch in nichts durchorganisierten Staates? Natürlich sind sich diese nationalbewußten Kreise klar, damit zugleich gegen Italien Stellung zu nehmen, dessen wirtschaftliche und auch kulturelle Vorherrschaft im Lande ihnen ein Dorn im Auge ist. Auch herrscht schon vielerorts Klarheit darüber, in wessen Interesse letzten Endes allein diese militärische Stärkung Albaniens durchgeführt wird.

Die „militärische Sicherung“ des Landes durch Italien ist heute weitgehend durchgeführt. In Durazzo (Durrës) hat sich Italien mit einem großen Kostenaufwand einen festen Kriegshafen geschaffen; mit der unmittelbar vor der albanischen Küste in italienischer Hand befindlichen Insel Saseno, die man bereits als das italienische Malta bezeichnet hat, beherrscht es die Bucht von Valona; auch der Weg ins Innere der Balkanhalbinsel gegen Jugoslawisch-Makedonien, die noch immer bedeutungsvolle via Aegnatia der Römerzeit, befindet sich mit dem Ausbau der Befestigungen im Taleinschnitt von Librašt (östlich von Alban, unweit des Škumbin) fest in italienischer Hand. Mit Besorgnis wird von jugoslawischer Seite darauf hingewiesen (Politika 20. 4. 34), daß unmittelbar von Librašt und Puke aus die italienischen Kanonen am Tage des Ausbruchs von Feindseligkeiten Struga (am Ochridasee) und Debar unter Feuer nehmen können, während von dem neu angelegten modernen Flugplatz in Tirana am selben Tage noch Bitolj und Skoplje von Bombenflugzeugen angegriffen werden können. Selbstverständlich, daß diese unter italienischer Führung durchgeführte militärische Sicherung Albaniens die eigenen Bedürfnisse des kleinen Staates weit übertrifft, und daß selbst die verhältnismäßig hohe Summe, die die Wehrausgaben im albanischen Staatshaushalt einnehmen, doch keinesfalls zur Deckung derartiger Ausgaben genügt haben können. Die Bemühungen, diese Vorgänge zu verschleiern, sind im übrigen keineswegs so beträchtlich gewesen, daß man daraus etwa ein Kompliment für den Völkerbund ableiten könnte. Selbst die Uniform, der albanischen Mannschaften und Offiziere unterscheidet sich in nichts mehr von der italienischen!

Eine Opposition gegen diese militärische und wirtschaftliche Vormundschaft Italiens ist heute zweifellos vorhanden und im Wachsen. Um so mehr wird von italienischer Seite versucht, nach dem Grundsatz: „Kleine Geschenke erhalten die Freundschaft“ vorzugehen, wie er zum Beispiel auch als Motto für die neuerdings von Bari aus in albanischer Sprache gegebenen Radiosendungen gelten kann. Mit einem Wandel der Dinge geriete im übrigen auch König Zogu zweifellos in gewisse Schwierigkeiten, und der Aufstand von 1932 war nicht zuletzt gegen die italienfreundliche Haltung des Königs gerichtet. Es ist nicht von der Hand zu weisen, daß auch Achmed Zogu sich eines Tages gerne wieder seiner früher schon einmal nicht unvorteilhaften Liebe zu Südslawien erinnern wird. Der König würde nur einer Entwicklung folgen, die sich heute bereits deutlich angebahnt hat: Fast auf den



Tag genau (25. Dezember 1933), an dem Italien die Einstellung seiner Zahlungen verkündete, erschien eine albanische Handelsdelegation zum erstenmal in der jugoslawischen Hauptstadt und begann unter Führung des bevollmächtigten albanischen Ministers Mehmed Beg Konica die Vorverhandlungen zu einem neuen albanisch-jugoslawischen Handelsvertrag. In schwungvollen Interviews wurde bei dieser Gelegenheit das Eintreten Albaniens für die Solidarität der Balkanvölker und für seine eigene staatliche Unabhängigkeit betont. Etwas überrascht und abwartend, aber naturgemäß nicht unangenehm berührt von dieser Rückkehr des verlorenen Sohnes, begrüßte die Belgrader Presse die neue Entwicklung. Um speziell den völlig daniederliegenden jugoslawisch-albanischen Gütertausch zu beleben, wurde — von den albanischen Wirtschaftskreisen lebhaft verlangt — die Eröffnung von jugoslawischen Bankfilialen in Albanien besprochen, da die bisher einzig und allein bestehende und völlig in italienischer Hand befindliche Albanische Nationalbank naturgemäß alles tat, um diesem Handel Schwierigkeiten in den Weg zu legen. Daß daneben in Erinnerung an nicht etwa weit zurückliegende Zeiten die Belgrader Presse volle Sicherheit für die jugoslawischen Kaufleute verlangte, sei nur nebenbei als nunmehr der Vergangenheit angehörig erwähnt.

Fragen wir uns nach den nächsten Zukunftsaussichten der sich hier im Westen der Balkanhalbinsel an viel umstrittener Stelle anbahnenden neuen Entwicklung. So sicher es ist, daß Italien hier im Moment auf beträchtliche Schwierigkeiten stößt und stimmungsmäßig bereits große Einbuße erlitten hat, so ungeheure Anstrengungen wird es andererseits doch noch von albanischer Seite bedürfen, wenn sich das Land von dem im Augenblick sicher unerwünschten, aber doch finanziell fast unentbehrlichen Protektorat Italiens befreien wollte. Wie außerordentlich die Lebensfähigkeit eines selbständigen Albaniens bedroht ist, zeigt allein schon die Handelsbilanz: 1932 übertraf die Einfuhr mit 22 Millionen Goldfranken die Ausfuhr um das  $5\frac{1}{2}$ -fache! Daß die Entwicklung unter diesen Umständen nicht allzu rasch vor sich gehen kann, zeigt schon das vorläufige Fernbleiben Albaniens vom Balkanpakt: es ist leichter, die Solidarität der Balkanvölker am Verhandlungstisch mit den balkanischen Nachbarn zu feiern als sie dem großen italienischen Protektor gegenüber durchzusetzen.

Einer politischen Annäherung zwischen Jugoslawien und Albanien würden andererseits heute so wenig wie früher etwa unüberwindliche Schwierigkeiten zwischen diesen beiden Nachbarstaaten entgegenstehen. Es sind in der Nachkriegsentwicklung der Balkanfragen Wege gezeigt worden, die selbst eine Lösung des äußerst heiklen Problems der halben Million Albaner im heute jugoslawischen Gebiet von Kosovo und der Metohija als möglich erscheinen lassen. Eine Korrektur des heute erst rund 150 Jahre zurückliegenden albanischen Vorstoßes in diese Gebiete durch Rücksiedlung in den albanischen Staat liegt nach den Erfahrungen des türkisch-griechischen Ausgleiches, der das Vielfache an Menschenmassen in Bewegung setzte,

durchaus nicht außerhalb der Möglichkeiten, die eine endgültige Befriedung der Balkanhalbinsel herbeiführen könnten. Weite ungenutzte, aber wirtschaftlich ausichtsreiche Gebiete würden in Niederalbanien durch eine solche Umsiedlung erschlossen werden können. Sehr viel weiter aber im Bereich des Möglichen als dieser dem europäischen Beobachter vielleicht utopisch erscheinende Vorschlag liegt die Wiederbelebung des Skutariseegebietes, die erst nach einem jugoslawisch-albanischen Ausgleich wirklich mit Erfolg betrieben werden könnte, mit der nunmehr seit gut 80 Jahren im argen liegenden und stets verlangten Regulierung des Seeabflusses in der Bojana. Dies wenige mag genügen, um zu zeigen, welche Auswirkungen eine wirkliche Solidarität der Balkanvölker haben könnte.

### OSKAR AUST:

#### Mandschurischer Wirtschaftsaufschwung

Es vergeht kaum ein Tag, an dem nicht Nachrichten und oft überraschende Nachrichten aus dem Fernen Osten uns den Ernst der Lage daselbst vor Augen führen, immer wieder daran mahnend, wachsam zu sein, und nicht zuletzt in handelspolitischer Hinsicht. Nach wie vor bleibt die Mandschurei, bleibt Mandschukuo und u. a. die Frage von dessen völkerrechtlicher Anerkennung, ohne die eine gesamt pazifische Übereinkunft mit Japan nicht zu haben sein wird — wie Albrecht Haushofer in seinem „Erdumspannenden Bericht“ im Mai-Heft 1934 der Zeitschrift für Geopolitik es betont —, im Vordergrund.

Neuere Berichte aus diesem Gebiet, das sich der modernen Welt, der heutigen Generation bekanntlich ja zuerst und dann mehrfach als Kriegsschauplatz in Erinnerung brachte, und zwar als ein Kriegsschauplatz, auf dem die Eisenbahnen auch — kurz gesagt — den Charakter einer eigentlichen Waffe besitzen — Berichte etwa wie der von Wolfgang Sorge, einem nach dem Fernen Osten entsandten Sonderberichterstatter, „Ordensstaat Mandschukuo“ (Berliner Lokalanzeiger vom 13. Juni 1934, Nr. 274), lassen Äußerungen ostasiatischer Politiker über eine mandschurisch-japanische Schicksals- und Kampfgemeinschaft, die Wirtschaftsgemeinschaft mit einbegriffen, unbeschadet einer in Gang kommenden spezifisch staatlich-mandschurischen Entwicklungslinie, doch als gewichtiger erscheinen, als es manchem zunächst wohl dünken mochte.

An Äußerungen ist gedacht wie die des Außenministers von Mandschukuo Hsieh-Chieh-shih: „Mein Land muß mit Japan zusammenarbeiten, nötigenfalls sogar bis zum gemeinsamen Tode“, ebenso wie an entsprechende Äußerungen japanischer Staatsmänner.

Je mehr nun, innerhalb der offenbaren Folgen hiervon, die verkehrspolitische, wirtschaftliche und industrielle Erschließung der Mandschurei-Mandschukuo in ein neues Stadium getreten ist, desto mehr gewinnt auch für alle Länder die Frage



bestmöglichster Ausnutzung erweiterter handelspolitischer Möglichkeiten in Mandschukuo an Bedeutung — ungeachtet der augenblicklichen völkerrechtlichen Natur dieses Gebietes. Am Rande sei vermerkt, daß „The World Almanac and Book of Facts“ (Published by The New York World-Telegram-Corporation) bereits in seinem 48. Jahresband 1933, ebenso wie in dem folgenden Band, in der Abteilung „Foreign Countries“ innerhalb der üblichen Ordnung, zwischen Luxemburg und Monaco, auch „Manchukuo“ aufführt mit dem Bericht, daß es am 18. Februar 1932 als eine unabhängige Nation erklärt wurde und am 1. März desselben Jahres „into official existence“ kam.

Es entzieht sich unserer Kenntnis, inwieweit diese „Anerkennung“, eine ökonomische, etwa damit zusammenhängt, daß allein die Südmandschurische Eisenbahngesellschaft, und zwar innerhalb der kurzen Zeitspanne von fünf Jahren, zwischen 1925 und 1930, in den Vereinigten Staaten für mindestens 5 Millionen USA.-Dollars Einkäufe tätigte, und dies in einem völlig risikolosen Geschäft, wie es ausdrücklich in der noch zu erwähnenden Untersuchung über den internationalen Handel der Mandschurei heißt. —

Mit welchem Wettbewerber die abendländischen und insbesondere die europäischen Handelsländer hinsichtlich der Ausnutzung jener erweiterten handelspolitischen Möglichkeiten in Mandschukuo zu rechnen haben, war in der Zeitschrift für Geopolitik gleichfalls schon mehrfach dargelegt worden, so in Walter Flemmings Aufsatz „Japans zweites Schwert: die Wirtschaft“ im Dezember-Heft 1933.

Der bei der Gründung von Mandschukuo zu erwarten gewesene Frontwechsel der japanischen Wirtschaftspolitik ist ja inzwischen zur Tatsache geworden.

Sollte eine auf Japans industrielle Entwicklung bezügliche Äußerung eines führenden Japaners sinngemäß auf Mandschukuo anwendbar sein (und nicht wenige Anzeichen sprechen dafür) — die Äußerung nämlich, daß der wirtschaftliche Aufbau Japans, der anfangs im Schnecken-tempo vor sich ging, seinen gewaltigen Auftrieb erst mit Japans Anlehnung an den Westen erfuhr —, sollte dieser Gedanke, das Bevorstehen also einer ähnlich raschen und überraschenden Entwicklung von Mandschukuo im Zusammenhange mit dessen Anlehnung an Japan, nicht von der Hand zu weisen sein, so besteht hinreichend Veranlassung auch dafür, sich vor Augen zu führen, von welcher Grundlage aus, auf Grund welcher Entwicklung vor allem innerhalb der letzten so entscheidend wichtigen Jahrzehnte, solcher mandschurische Wirtschaftsaufschwung vor sich zu gehen hätte.

Man denke hierbei auch daran, daß Mandschukuo heute im großen und ganzen etwa die gleiche Menschenzahl birgt, über dreißig Millionen — vor einem Menschenalter noch auf seinem Gebiet aber nur gegen ein Zehntel hiervon! —, die Japan zur Zeit der Öffnung seiner Grenzen insbesondere für den Westen in den 1850er Jahren hatte — als es den ersten Schritt tat vom mittelalterlichen Feudal-

und Agrarstaat mit fast ganz geschlossenen Grenzen zur anerkannten Industrie- und Großmacht von heute, darin jedoch alles andere als einen Abschluß sehend.

\*

An Hand einer amerikanischen Untersuchung, die, insbesondere durch Auswertung entsprechender Aufzeichnungen der chinesischen Zollverwaltung, sich mit den letzten drei Jahrzehnten des wirtschaftlichen Wachstums der Mandschurei eingehender beschäftigt, vermögen wir ein Bild jener Grundlagen zu gewinnen: — „The International Trade of Manchuria“ von Dr. Herbert Feis, Worcester, Mass., und New York 1931.

Innerhalb einer Reihe „Studies in World Economy“ (Carnegie Endowment for International Peace), in der auch Indien behandelt wird, nimmt Dr. Herbert Feis zu der handelspolitischen Entwicklung in der Mandschurei von der Fragestellung seinen Ausgang: Welchen Einwirkungen ist der Handel fremder Mächte in der Mandschurei durch die politischen Ereignisse der letzten Jahrzehnte in Ostasien und insbesondere durch die Geschehnisse in der Mandschurei und um diese und vor allem im Zusammenhange mit dem wachsenden Einfluß Japans in der Mandschurei ausgesetzt worden?

Die Beantwortung dieser Frage erfolgt durch Feststellung einer großen Reihe wirtschaftlicher und insbesondere handelspolitischer Tatsachen, die in fast zwei Dutzend Tafeln übersichtlich geordnet werden; ein Auszug daraus folgt weiter unten.

Vermittels dieser Tatsachen soll auch eine teilweise Antwort auf die weitere Frage dargeboten werden: Wie weit ist die offene Tür in der Mandschurei wirklich offen gewesen? —

In der Zeit von 1900 bis 1928 (mit der wir es hier in der Hauptsache zu tun haben, was immer im Auge zu behalten bleibt) wuchs der Außenhandel der Mandschurei weit schneller als der Gesamtchinas, und er nahm innerhalb des letzteren eine fortgesetzt sich nach aufwärts entwickelnde Richtung ein. Betrug die Ausfuhr der Mandschurei im Jahre 1900 nur 2,4% der gesamtchinesischen Ausfuhr, so war dieser Prozentsatz im Jahre 1928 auf 31,9% angewachsen. Hinsichtlich der Einfuhr haben wir es hier mit den Ziffern von 3,7% (1900) und 18,5% (1928) zu tun.

Die Sprünge innerhalb der Ziffernreihe, die zwischen den Zahlen des Jahres 1900 und des Jahres 1928 liegt — der Sprung beispielsweise von 4,0% und 5,5% des Jahres 1907 in Ausfuhr und Einfuhr auf 9,9% und 10,9% im Jahre 1908 —, erinnern uns an einschneidende Vorgänge in der politischen Geschichte und der Wirtschaftsgeschichte der Mandschurei. So beispielsweise daran, daß nach dem Russisch-Japanischen Kriege (1904/05), während dem Ausfuhren nach Japan verboten waren, in den Jahren 1905 bis 1907, die südliche Mandschurei ganz oder teilweise unter die militärische Verwaltung Japans kam. In diese Zeit fällt ja der Beginn des Zustandes wachsender Einflußnahme Japans in der Mandschurei, der mit der Gründung des Staates Mandschukuo dann eine veränderte Form annahm.



In Verfolg der Geschehnisse um die Jahre 1905 und 1907 waren in den Jahren 1907 bis 1910 dem Außenhandel in der Mandschurei neue Häfen eröffnet worden, neue Zollstationen wurden eingerichtet, und zwischen Korea und China waren neue Eisenbahnverbindungen geschaffen worden. Vor allem die verkehrspolitische Erschließung der Mandschurei durch neue Eisenbahnbauten oder durch den Ausbau älterer Strecken trat in jener Zeit überhaupt in ein Stadium sich unausgesetzt verstärkender Intensität.

Innerhalb jener Ziffernreihe sind auch die handelspolitischen Wirkungen des Ausbruchs der Chinesischen Revolution im Jahre 1911 zu erkennen. Dieses Ereignis ließ die Ausfuhr der Mandschurei, bei deren vorherigem beständigem Wachstum, im Jahre 1912 um rund 10 Millionen Haikwan Taels (Hk T — Durchschnittswert seit 1900 gegen 70 USA.-Goldcents) gegenüber dem Vorjahre absinken. Jener Prozentsatz, von dem wir ausgingen (Anteil der mandschurischen Ausfuhr an der gesamtchinesischen), fiel damit von 16,2% (1911) auf 14,9% (1912), um jedoch bereits im folgenden Jahre (1913) schon wieder über die Ziffer von 1911 hinauszugehen und im Jahre 1917 19,8% zu erklimmen, was fast einem Fünftel an der Gesamtausfuhr Chinas entspricht.

Lassen die Ziffern der Jahre zwischen 1907 und 1914 auch ein sich beständig fortsetzendes Wachstum des mandschurischen Außenhandels erkennen, so erweist sich dieses Wachstum doch im Vergleich mit dem der späteren Zeit als verhältnismäßig wenig bedeutend. Mit dem Jahre 1916 erst hatte eine Periode neuen Aufschwungs des mandschurischen Handels eingesetzt, die in gleichfalls fast ungebrochener Linie, aber in gewaltigeren Sprüngen als vorher, jene Verhältnis-ziffer der Ausfuhr (Anteil an der Gesamtausfuhr Chinas) bis auf 31,9% im Jahre 1928 emporschnellen ließ, also auf fast ein Drittel an der chinesischen Gesamtausfuhr, wobei sich der Anteil der mandschurischen Bevölkerungsziffer an der ganz Chinas aber nur auf weit weniger als ein Zehntel stellte. Eindeutige Belege sind dies gleichzeitig für die Bedeutung und den Wert der Mandschurei in verschiedenster Hinsicht.

Naturkatastrophen und sonstige Mißgeschicke, an denen es in dieser Zeit auch in der Mandschurei nicht fehlte, vermochten dieses rapide Wachstum nicht aufzuhalten, das zwar zum Teil der Weltkrieg und die mit ihm auftretende außergewöhnliche Nachfrage mit angeregt und gefördert hatte, dessen letzte Triebkräfte jedoch in der wachsenden Bevölkerung der Mandschurei, in deren Betätigung und in deren Bedarf liegen, sowie in dem Zusammenwirken des menschlichen Faktors vor allem mit den vermehrten und verbesserten Verkehrsmitteln des Landes auf der Grundlage sich fortschreitend vervollkommender industrieller und geschäftlicher Organisationseinrichtungen, kurz wirtschaftlicher Entwicklung auf der ganzen Linie, die, und offenbar nicht zu Unrecht, Japan sich zugute rechnet. Neben den organisatorischen Leistungen Japans überhaupt hat vor allem auch

japanisches Kapital — wie noch anzuführende Ziffern zeigen werden — solche Erschließung und Entwicklung der Mandschurei zu einem guten Teil bewirkt.

Zum Beweise dafür brauchte Japan lediglich auf die mandschurische Handelsbilanz etwa des Jahres 1908 hinzuweisen, die mit 5527000 Hk T ungünstig auslief (vermehrte Einfuhr), und daneben auf diejenige etwa von 1931, die im Gegensatz zu der ersteren einen Ausfuhrüberschuß von 250640000 Hk T aufweist.

Was nun insbesondere die Einfuhrziffern der Mandschurei anlangt, die sich zwischen 1916 und 1928 fast verdreifachten (82,9 Mill. Hk T im Jahre 1916 und 221,5 Mill. im Jahre 1928 bei einer Vervielfachung der Ausfuhrziffern: 112,2 gegenüber 402,8 Mill.), so bleibt zu berücksichtigen, daß ein erheblicher Teil dieser Einfuhr auf Einkäufe zurückzuführen ist, die die von Japan geleitete und innerhalb eines japanischen Hoheitsgebiets gelegene südmandschurische Eisenbahn bzw. deren Eigentümerin, die Südmandschurische Eisenbahngesellschaft, ein ganz einzigartiges Unternehmen, tätigte.

Die Aufzeigung der wirtschaftlichen — und damit auch politischen (auch wehrpolitischen) — Bedeutung dieser Gesellschaft, eines gewaltigen Industrieunternehmens, ja noch mehr, einer Organisation von gerade jetzt wieder wachsendem Umfang und mit vielseitigster Betätigung (vom Kinderhort bis zum Stahlwerk), würde gesonderte Betrachtungen erfordern.

Hinsichtlich der japanischen Kapitalanlagen in der Mandschurei und in China und über deren gewaltiges Wachstum, worunter diese bis vor kurzem ja ausschließlich zu erscheinen hatten, sei hierbei kurz das folgende bemerkt: Setzt man den Wert der Kapitalanlagen Japans in China im Jahre 1914 gleich 100, so entsprechen diese Kapitalanlagen im Jahre 1902 einer Verhältniszahl von 0,5 (die entsprechenden, sich auf deren Kapitalanlagen im Jahre 1914 — gleich 100 — beziehenden Ziffern Rußlands, der Vereinigten Staaten und Englands sind: 93,1; 41,7; 37,5). Im Jahre 1931 aber war jene japanische Verhältniszahl auf 434,7 emporgestiegen. In ihrer absoluten Höhe waren die japanischen Kapitalanlagen in China auf 912,8 Mill. USA.-Dollar im Jahre 1931 gestiegen und damit an die führende englische Zahl von 963,4 Mill. USA.-Dollar dicht herangerückt. Für England stellt sich dabei jener Verhältnissatz (Vergleich zu 1914 = 100) auf 240,8, für Rußland auf 115,5 und für die Vereinigten Staaten auf 369,3 (für Deutschland auf 55,1 hinsichtlich des Jahres 1931 und auf 62,5 hinsichtlich des Jahres 1902 im Vergleich zum Kapitalanlagenbestand des Jahres 1914).

Von solchen fremden Kapitalanlagen in China entfielen nun im Jahre 1931 nicht weniger als 36%, also mehr als ein Drittel, allein auf die „drei östlichen Provinzen“, wie die Mandschurei in China genannt wird, womit dessen Bedeutung von neuem angezeigt ist. Und an diesem mehr als einem Drittel war (was die wichtigsten Länder England, Japan, Rußland und die Vereinigten Staaten anlangt, auf die von insgesamt 2531,9 Mill. USA.-Dollar fremder Kapitalanlagen in China



im Jahre 1931 allein insgesamt 2260,9 Mill. USA.-Dollar entfielen) Japan mit 550,2 Mill. USA.-Dollar beteiligt, allein neben Rußland (auf das ein Rest von 261,8 Mill. USA.-Dollar entfiel). Auf 36% stellte sich im Jahre 1931 auch die Summe — von 912,8 Mill. USA.-Dollar, die oben schon erwähnt wurde — der japanischen Kapitalanlagen in China, die Mandschurei einbegriffen, vor welcher lediglich noch England mit einem Prozentsatz von 38% an der Gesamtsumme aller fremden Kapitalanlagen in China rangierte.

Es kann so nicht überraschen, wenn wir bei weiterer Betrachtung der Außenhandelsentwicklung der Mandschurei fortgesetzt auch an die Sonderstellung Japans erinnert werden, die es dort, insbesondere im Zusammenhange mit der Südmandschurischen Eisenbahn, errang.

Jedoch stand Japan in handelspolitischer Hinsicht in unausgesetztem Wettbewerb mit anderen Ländern, die es nicht nur verstanden haben, zum Teil dort ihr Feld nicht etwa nur zu behaupten, sondern sogar noch zu erweitern.

Japans Anteil an der mandschurischen Einfuhr stieg zwar zwischen 1900 und 1918 ganz gewaltig, jedoch ist diese Einfuhr nachher, bis 1928, stationär geblieben, wenn nicht teilweise sogar absinkend. Die japanische Einfuhr in die drei südmandschurischen Häfen Dairen, Yingkow (Newschwang) und Antung, die gegen neun Zehntel des Gesamthandels der Mandschurei bewältigen — gegen 60% des letzteren entfallen allein auf den Hafen Dairen dicht bei dem früheren Port Arthur —, betrug beispielsweise im Jahre 1919 92,0 Mill. HkT und im Jahre 1928 109,2 HkT.

Hierzu sei die europäische Einfuhr in Vergleich gesetzt, die zwar, total betrachtet, hinter der japanischen weit zurücksteht, die jedoch seit dem Jahre 1919 unaufhörlich anstieg: — von 2,5 Mill. HkT in diesem Jahre, bei einer Gesamteinfuhr von 126,9 Mill., auf 26,9 Mill. HkT im Jahre 1928 von insgesamt 179,1 Mill., damit ihren Vorkriegsstand (4,0 Mill. von insgesamt 42,7 Mill. HkT im Jahre 1913) längst weit überholend. England, Deutschland und Belgien sind die Hauptteilnehmer hieran, was die Einfuhr in südmandschurische Häfen anlangt. England und Deutschland führten in der Hauptsache Wollwaren, Maschinen und chemische Produkte ein. Belgiens Anteil an Stahl- und Eisen-erzeugnissen, ausgenommen Maschinen, war eigenartigerweise größer als die entsprechenden englischen und deutschen Anteile. Die Einfuhr Rußlands, zum größten Teil über andere Einfuhrwege, überstieg diejenige Gesamteuropas, wenn auch ein Teil dieser Einfuhr nichtrussischen Ursprungs gewesen sein wird. Immerhin ist das Ansteigen der russischen Einfuhr von 5,1 Mill. HkT im Jahre 1918, über 13,1 (1919), 7,8 (1920), 10,9 (1922), 11,1 (1925), 19,8 (1927) auf 26,3 Mill. HkT im Jahre 1928 bemerkenswert.

Zu erwähnen bleibt noch die Einfuhr aus Hongkong, die nicht ausschließlich englische, sondern zum nicht unerheblichen Teil auch Güter aus sonstigen

europäischen und anderen Ländern umfaßt und die von 3,2 Mill. im Jahre 1919 auf 10,9 Mill. HkT im Jahre 1928 stieg.

Der Anteil der Vereinigten Staaten an der Gesamteinfuhr der Mandschurei zeigt prozentualiter seit dem Jahre 1924 ein Absinken von etwa 20% auf etwa 11% in den Jahren 1927 und 1928. Während die amerikanische Einfuhr an Textilwaren, ebenso wie die Einfuhr solcher Waren auch aus Europa, inzwischen erheblich zusammenschrumpfte, wuchs die Bedeutung der amerikanischen Einfuhren an Eisenbahnmaterial, an Maschinen, an Stahl und Eisen, an Automobilen und an Kerosene u. a. m. Von der Gesamteinfuhr des Jahres 1927 an Tabak in allen Formen kamen gegen 25% aus den Vereinigten Staaten; von den Eisen- und Stahlwaren, die zur Einfuhr gelangten, kamen in diesem Jahre 15% von dort; von den Fahrzeugen 25%; von Maschinen und ähnlichen 10%; von Kerosene 70% und vom Mehl 19%. Die Einfuhrwerte der Vereinigten Staaten der beiden Jahre 1919 und 1928 waren fast gleich hoch (19,5 und 19,6 Mill. HkT).

Hinsichtlich der mandschurischen Ausfuhr bleibt hervorzuheben, daß der japanische Anteil an ihr in den letzten Jahren vor 1928 Neigung zum Fallen zeigte; hinsichtlich der Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten, die verhältnismäßig nur gering ist, gilt dies in noch stärkerem Maße, wohingegen Europas Stellung als Käufer der Mandschurei zunehmend wichtiger wurde — wie überhaupt sowohl die Einfuhren als auch die Ausfuhren der Mandschurei das Streben nach geographischer Ausweitung hinsichtlich ihrer Herkunfts- und Bestimmungsländer zeigen wie auch nach größerer Mannigfaltigkeit.

Immerhin steht in den Ausfuhrsgütern noch die Sojabohne und deren Erzeugnisse bei weitem im Vordergrund, worauf in den letzten drei Jahrzehnten 86% (1901) bis 60,8% (1928) der mandschurischen Gesamtausfuhr entfielen, bei Verzehnfachung des Ausfuhrwerts innerhalb der Jahre 1907 bis 1928, und sich wie folgt verteilen:

Ausfuhr der Mandschurei an Bohnen und Bohnenerzeugnissen 1923 und 1927  
in Prozenten der Gesamtausfuhr an diesen Gütern

	Ausgeführt nach											
	Japan		Korea		anderen Teilen Chinas		Hongkong		Großbritannien		Deutschland	
	1923	1927	1923	1927	1923	1927	1923	1927	1923	1927	1923	1927
Bohnen .....	49,0	17,7	2,4	0,2	34,1	19,8	1,8	1,5	2,8	3,0	0,3	0,5
Bohnenkuchen ..	73,5	44,4	2,5	6,3	23,4	28,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Bohnenöl .....	0,0	0,0	0,0	0,0	11,3	15,8	0,7	0,3	25,0	26,3	3,6	0,3

	Ausgeführt nach									
	Niederlande		Vereinigten Staaten von Amerika		Niederländisch-Ostindien		Türkei, Ägypten Persien usw.		Rußland	
	1923	1927	1923	1927	1923	1927	1923	1927	1923	1927
Bohnen .....	2,5	7,8	0,0	0,0	9,2	4,1	5,2	8,6	—	32,4
Bohnenkuchen ..	0,0	0,0	0,5	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	—	19,5
Bohnenöl .....	12,1	0,0	15,2	4,9	0,0	0,0	11,7	0,3	—	21,4



Die oben, bei Beginn des 2. Abschnitts, erwähnte Frage, für deren Beantwortung Unterlagen herbeigeschafft werden sollten, läßt sich nun abschließend jedoch erst nach Berücksichtigung auch der allerneuesten Entwicklung der mandschurischen Verhältnisse beurteilen, mit denen der Verfasser sich in mehreren an anderer Stelle veröffentlichten Aufsätzen näher beschäftigt hat, so in dem hierbei zu erwähnenden Aufsatz „Manchukuo“, Wirtschaft und Außenhandel, Ein Beitrag zum Problem Japan-Ostasien“ nebst dessen Fortsetzung „Chinas Wirtschaft, Außenhandel und internationale Kapitalverflechtung, insbesondere der japanische Einfluß in Chinas Wirtschaft“ in „Ruhr und Rhein, Wirtschaftszeitung“, Industrie- und Handelskammer Essen, Hefte 22 und 23 vom 1. und 8. Juni 1934, sowie in seinem Aufsatz in Heft 25 vom 22. Juni 1934 der soeben genannten Zeitschrift über „Bedeutung und Tendenzen der Wirtschaft Japans nach ihren Triebkräften, ihrer Entwicklung und räumlichen Bedingtheit“.

Wichtiges zur Beurteilung der angeschnittenen Fragen enthält das umfassende, sich auf jahrelange Vorarbeiten stützende Werk des amerikanischen Professors C. F. Remer (Michigan-Universität) „Foreign Investments in China“, New York 1933, dem auch die Ziffern über die fremden Kapitalanlagen in China und in der Mandchurei entnommen worden sind.

### HANS RABL:

## Das Öl und die kleinen Nationen II

### Rumänien und Albanien in der Zange

In Europa liegen die Dinge keineswegs besser als im Nahen Osten. Die Fälle Albanien und Rumänien beweisen es. 1895 bemühten sich, etwa gleichzeitig, vergeblich die Standard und die Diskonto-Gesellschaft um rumänische Konzessionen, Bukarest wünschte das Öl als Staatseigentum zu erhalten. 1903 indessen gelang es der Deutschen Bank, einzudringen und mit ihrer Gründung, der Steaua Romana, tatsächlich das rumänische Öl zu beherrschen. Neben ihr arbeitete die Astra Romana, an der gleichfalls deutsches Kapital (Diskonto?) beteiligt, die aber überwiegend in der Hand der Shell war. Doch das wie alles andere blieb unwesentlich. So war die Situation bis zum 27. August 1916, dem Tag des Kriegseintritts Rumäniens. Mit dem Einmarsch der deutschen Heeresgruppen 1916 begann — gegen den Widerstand der Rumänen! — eine vandalische Zerstörung der Felder und Raffinerien durch englische Ingenieure, die 1917, als Rumänien in deutscher Hand war, halbwegs wieder repariert wurden. Dafür verlangte und erhielt die deutsche Regierung im Frieden von Bukarest für die ad hoc gegründete Ölländereien-Pachtgesellschaft m. b. H. eine dreißigjährige Konzession für ganz Rumänien, verbunden mit einem Vertriebsmonopol, gegen eine Entschädigung von 8% des Ertrags. Erst in San Remo wurde das feierlich aufgehoben, man gründete englisch-französisch-rumänische Unternehmungen, wobei den Rumänen prinzipiell je 50,1% zugesprochen wurden. Bei der Verschuldung Rumäniens aber war das nur eine Formsache, tatsächlich beherrschte die Shell das Feld uneingeschränkt. 1924 machte Vintila Bratianu den Versuch, das zu ändern. Sofort kam indessen ein Geheimabkommen zwischen der Shell und der Standard zustande. Man spielte mit verteilten Rollen, zeigte einmal Entgegenkommen, einmal die kalte Schulter,

der Absatz des rumänischen Öls ging rapid zurück, es blieb nur die unbedingte Kapitulation übrig, und heute haben sich die beiden angelsächsischen Mächte des rumänischen Öls ganz und gar bemächtigt. Es ist zwar richtig, daß die Rumänen gerade in letzter Zeit häufig versuchten, gegen die Preis- und Produktionspolitik, die ihnen von den angelsächsischen Gruppen aufgezwungen wurde, zu opponieren. Sie glaubten sich dabei der Hilfe starker französischer Gruppen sicher, und wirklich sind die Verbindungen zu Frankreich bis zu Austauschverträgen von Öl gegen Flugzeuge gegangen. Seit indessen die Franzosen sich kraft ihrer Aktienanteile im Irak durchgesetzt, den Förderungsbeginn erzwungen haben, sind die Aussichten der Rumänen, von Shell, Apoc und Standard wieder freizukommen, wohl erheblich gesunken. Denn es ist anzunehmen, daß die französischen Gruppen sich nun vollkommen dem Irak widmen und für römänische Sorgen kaum noch Zeit erübrigen werden. Die Produktion 1933 der elf größten in Rumänien arbeitenden Gesellschaften verteilt sich (mit 88,5% der Gesamtproduktion) auf englisch-holländische (33,18), französische (18,15), englisch-französisch-rumänische (15,16), rein rumänische (9,06), amerikanische (7,82) und italienische (5,13). Das sagt wohl genug, zumal die rumänische Ölindustrie zu 83% der Erzeugung auf den Export und damit den guten Willen der angelsächsischen Großfirmen angewiesen ist.

Ähnlich liegen die Dinge in Albanien. 1921 kaufte die Anglo eine Gesamtkonzession. Italien, das Albanien zu seiner Interessensphäre rechnet, protestierte, zumal es sich seit 1915 um solche Konzessionen vergeblich bemüht hatte. 1923 gab die Anglo daher einen Teil ihres Gebiets auf — den nämlich, auf dem kein Tropfen Öl zu finden war. Italien protestierte wieder, die Standard miente sich ein, 1925 wurde nochmals eine Teilung des „souveränen“ Albanien vorgenommen. Jetzt hat die Anglo 32 000 ha, die besten Ölländereien sind es immer noch. Italien beherrscht 91 000 ha, die Standard 20 000 ha — Albanien selbstverständlich nichts.

### Die Angelsachsen im Kampf um das Öl in Lateinamerika

Eingangs nannten wir Mexiko — und tatsächlich ist wohl in keinem anderen Land der Erde von den Ölleuten, den „Petroleros“, so oft und so schmerzhaft in die innere Struktur eingegriffen worden wie hier. Mit dem Augenblick, in dem der „Pionier“ Edward L. Doheny bei Veracruz 1901 die erste Quelle erbohrte, begann der Leidensweg, der noch heute nicht zu Ende ist. Damals herrschte in Mexiko Porfirio Diaz, ein fremdenfreundlicher Mann, der während seiner Regierung (bis 1911) nicht weniger als 56 000 Konzessionen gegeben hat, von denen etwa 6000 tatsächlich ausgebeutet wurden. Bis 1905 war die Standard, an die Doheny durch Lieferverträge gebunden war und die ihm stets mit finanziellen Mitteln ausgeholfen hat, Herr des Landes. Dann kam die englische Pearson-Gruppe ins Land, die fast sofort von Diaz besonders begünstigt wurde. Die Lage wurde für die Amerikaner täglich weniger haltbar. Die Standard versuchte darum, die Pearsonsche Mexican



Eagle aufzukaufen, doch die Engländer verkauften nicht. Darauf schloß die Standard ein Abkommen mit dem mexikanischen Politiker Madero, um Diaz zu beseitigen. Das gelang. Man unterstützte Madero, indem man ihn sofort anerkannte, auch vom Weißen Haus aus, weiter, indem man ein Waffenausfuhrverbot erließ, durch das jede Gegnerschaft gegen ihn lahmgelegt wurde. Aber bald sah man sich getäuscht. Madero ging ins englische Lager über. Denn allzu schnell und kampfflos räumte er seinen Platz dem anglophilen Victoriano Huerta ein. Folge: die USA. verweigerten Huerta die Anerkennung und hoben das Waffenausfuhrverbot wieder auf. Im April 1914 besetzten sie — angeblich wegen der Verhaftung eines amerikanischen Zahlmeisters durch Mexikaner — Veracruz. Huertas Stellung war erschüttert, als sich im Norden Carranza erhob, fiel Huerta sofort. Vorher hatte die Standard Huerta versprochen, sie werde ihren Mann Carranza sofort zur Ruhe zwingen, weiter an Huerta 200 Millionen Pesos zahlen, wenn er ihr das Monopol einräume. Im Vertrauen auf die Engländer hatte Huerta das verweigert, nun sah er zu spät, daß er sich verrechnet hatte. Im September erklärten sich die USA. offiziell gegen ihn, das war sein Ende. Vorderhand herrschte Carranza.

Bis 1916 befließigte sich Carranza einer Umschau haltenden Neutralität. Er sah und hörte, wie die USA. in diesem Jahr als Preis für ihren Eintritt in den Weltkrieg die Zurückziehung der Mexican Eagle forderten, wie ihnen dieser Preis nicht gewährt wurde und sie dennoch marschierten. Er schloß daraus auf eine gewisse Schwäche beider Parteien und nahm einen Frontwechsel vor: nicht, daß er nun ins englische Lager übergegangen wäre, nein, er marschierte (vor ihm hatte das noch kein mexikanischer Präsident gewagt) ins mexikanische! 1917 gab Carranza Mexiko eine neue Verfassung, deren Artikel 27 erklärte, die Bodenschätze seien Eigentum der Nation, sämtliche Konzessionen annullierte und von allen Ausländern, die in Mexiko bergmännische Unternehmen unterhalten wollten, den Verzicht auf den besonderen Schutz ihrer Regierungen verlangte; sie sollten so wie Mexikaner behandelt werden. Zunächst hagelte es Proteste. Plötzlich fanden sich Amerikaner und Engländer als Verbündete zusammen. Carranza blieb hart. Washington zog seine Anerkennung zurück, im Petrolgebiet erhob sich General Pelaez, Carranza wurde verjagt und meuchlings erschossen. Alvaro Obregon wurde sein Nachfolger, im August 1920 wurde er anerkannt. Seine Lage war noch schwieriger als die Carranzas, denn im Jahr vorher hatte die Shell sowohl die Pearson- wie auch die weniger beträchtliche Inverforth-Gruppe aufgekauft, 100 Millionen Dollar neu investiert, er stand jetzt Deterding persönlich gegenüber. Obregon erließ einige Ausfuhrzölle auf Öl, die von der Standard mit der Rücknahme seiner Anerkennung durch das Weiße Haus und mit einem Ausfuhrstreik beantwortet wurden, es folgten Lagerzölle, seitens der Standard Aussperrungen, darauf kam es zu Unruhen der Ausgesperrten, folglich zu einer bewaffneten Intervention der USA.-Flotte in Tampico, das Jahr 1921 war für Mexiko ein Hexenkessel. Die Engländer verhielten

sich zunächst ruhiger, aber als Mexican Eagle 1922 aus verschiedenen Gründen keine Dividende auszuschütten vermochte, ging Deterding selbst hinüber. Das war im Sommer 1923. Er steckte noch einmal Geld in die Mexican, er kaufte „Universal“, die zweitgrößte Zeitung von Mexiko City, im Winter war die Revolution da. Obregon hatte sich von je als Platzhalter des Generals Plutarch Elias Calles empfunden, er wünschte, ihm seinen Sitz zu vererben. Aber Adolf de la Huerta (nicht mit Victoriano Huerta zu verwechseln!) war der Mann der Shell, man weiß, daß Eugen Bailey, ein Vertrauensmann Deterdings, ihm Direktiven und Geld hat zukommen lassen. Durch de la Huertas Revolte waren sämtliche Verhandlungen, die zwischen Obregon und Albert Fall, dem USA.-Staatssekretär des Inner Departement (berühmt durch seine Rolle im Teapot-Dome-Skandal, die ihm ein Jahr Gefängnis eintrug), zuerst höchst scharf, dann loyaler gepflogen worden waren und auf ein Kompromiß (Anerkennung der vor 1917 gegebenen Konzessionen) hinwiesen, durchkreuzt. Als trotz des Widerstandes de la Huertas im Sommer 1924 Calles zum Präsidenten gewählt wurde, pfiff sofort wieder ein schärferer Wind. Noch während Obregons Amtszeit wurde die sog. „Claims-Conversation“ von 1923 widerrufen, und bis heute ist man sich nicht einig geworden. Dadurch, daß die Lage der Mexican Eagle immer schlechter wurde, dadurch weiter, daß 1925 Doheny mit der Standard offiziell fusionieren mußte, ist die englische Gruppe ganz in das Kielwasser der Amerikaner geraten, der alte Gegensatz Dago-Gringo ist wieder in Reinkultur da. Unter der Ära von Ortiz Rubio, Calles' Nachfolger, hat sich das nicht geändert, Calles und seine Nationalrevolutionäre führen die Politik immer noch, auch Rubios provisorischer Nachfolger, General Rodriguez (gewählt im Herbst 1932), hält die Linie „Mexiko den Mexikanern!“ Seit dem 30. September 1933 ist Calles wieder aktiv, als Finanzminister, in die Politik eingezogen. Er hat inzwischen wohl gesehen, daß er Carranzas rigoroses Enteignungsprogramm nicht ohne weiteres durchführen kann — 15% der Staatseinnahmen stammen von den Steuern der Petrolkonzerne —, aber jetzt unternimmt er dafür den Versuch, die Gegner zu trennen: nicht anders kann man den Plan eines staatlichen Kartells von 10 Millionen Pesos Finanzkraft auffassen, zu dem zur Zeit, in erster Linie in Frankreich, Finanziers gesucht werden; die Einnahmen sollen zum Teil den Geldgebern verpfändet, zum Teil zur Tilgung der äußeren Schuld verwendet werden, und auf diese langwierige, aber durchführbarere Weise soll Mexiko von der Herrschaft der Petroleros freikommen. Die Konzerne haben sich dazu verschieden eingestellt. Die Standard verhandelt, um in das Kartell und damit wieder ins Geschäft zu kommen. Die Shell dagegen drosselt als Repressalie ihre Produktion. Wenn man bedenkt, daß 1923 noch 22,7 Millionen t, 1933 nur noch 5 Millionen t gefördert wurden, weiß man, was das heißt. Es wird sich zeigen, wer der stärkere ist. Daß daneben die Enteignungsbestrebungen anhalten, beweisen die zahlreichen gegen die Mexican Eagle anhängigen Prozesse auf Rückgabe von Feldern (u. a. von der Commercial Petrol Co.



und dem Grundbesitzer Morelos angestrengt), mit denen bewiesen werden soll, daß die Petroleros sich auf unrechtmäßige Weise in den Besitz von Feldern (vorderhand stehen solche bei Veracruz in Frage) gesetzt hätten. Weiter ist die Gründung der Petromex (Petroleos de Mexico SA.) durch den Wirtschaftsminister (früheren Gesandten in Berlin) Villa Michel beachtlich: eines halbstaatlichen Instituts mit einem AK. von 20 Millionen Peso, das sich auf alle Zweige der Petrolindustrie bis zur Tankschiffahrt und zum Einzelhandel erstrecken und in zwei Jahren täglich 12 000 Faß fördern, raffinieren und verteilen soll. Die eine Hälfte des AK. bringt die Regierung in Gestalt von Realitäten ein, die andere steht zur Zeichnung ausschließlich mexikanischen Staatsbürgern zur Verfügung. Es ist zwar die Frage, ob man mit diesen beiden Rezepten der Krankheit zu steuern vermag — jedenfalls steht Mexiko nach wie vor im schärfsten Kampf gegen die Petroleros.

Nicht ganz so schlimm, aber ähnlich liegen die Dinge in Venezuela, wo seit 1878 von der Regierung Öl gewonnen wurde, erst 1914 die Deterding-Gruppe (die sich hier für ihre mexikanische Schlappe schadlos zu halten versucht) die ersten Konzessionen erwarb. Heute sind bereits zweitausend Konzessionen auf vierzig Jahre vergeben, das Land ist aufgeteilt. Aber auch hier ist die Vormachtstellung der Shell gebrochen. Bereits 1922 wurde ein Teil der British Controlled Oilfields Ltd., die eigens gegen ein etwaiges Eindringen der Standard gegründet worden war, auf mysteriöse Weise von der Standard erworben. Zu Anfang 1926 folgte der Rest. Der Versuch Gulbenkians, als Vergeltung für seine Ausschiffung aus der Turkish Petrol die Deterdingsche Venezuelan Oil Concessions an die Standard-Leute auszuliefern, ist zwar gescheitert, dafür aber hat sich die Regierung Gomez, die vermittelnd eingreifen, eine Art Gleichgewicht zwischen beiden Großkonzernen herstellen wollte, um nicht selbst zwischen ihnen zerrieben zu werden, doch von der Standard überlisten lassen. Noch um 1925 waren 55% der venezolanischen Ölfelder englisch, heute sind es höchstens 20%. Und das Beispiel Mexikos beweist, wohin Venezuela zwangsläufig kommen muß, wenn der englische Einfluß gänzlich gebrochen ist und nur noch die USA. regieren. Für venezolanisches Kapital jedoch ist auch schon heute auf den venezolanischen Ölfeldern kein Platz mehr.

Die Lage in Ecuador und Kolumbien ist ähnlich. In Ecuador hat es die Anglo Persian verstanden, sich die besten Plätze zu sichern, und seit Bohrungen der Standard selbst in über 1800 Meter Tiefe nicht fruchtig wurden, haben die Amerikaner anscheinend dort ihre Bemühungen aufgegeben. Kolumbien wiederum ist heute eine reine Standard-Domäne, obgleich die breite Öffentlichkeit lieber eine europäische Gesellschaft an der Arbeit gesehen hätte. Der Präsident Pedro Nel Ospina hat die Konzessionen so verteilt, daß für die Deterding-Gruppe nichts übrigblieb, der Hauptproduzent des Landes bleibt die Tropical Oil Co., über verschiedene Tochtergesellschaften weg zur Standardgruppe gehörig. 1924 schloß daher

die Deterding-Gruppe mit der Standard ein Abkommen, demzufolge sie sich um Kolumbien überhaupt nicht mehr bemüht. Nur noch die Gulf Oil darf neben der Tropical arbeiten, aber man weiß ja, daß Mr. Andrew Mellon, der führende Mann dieser „unabhängigen“ Gesellschaft, eben kein Feind der Standard-Gruppe ist.

Zu sprechen bleibt von Bolivien, wo es heute zwar auch Shell- und Anglo-Felder gibt, das aber zumeist von der Standard ausgebeutet wird. Das trifft jedoch nur für den nördlichen Teil des Landes zu, der südliche ist ein Streitobjekt zwischen Bolivien und Paraguay, zwischen den beiden Ölmächten also. Zwar streitet man schon seit etwa 130 Jahren um den Chaco Boreal, seit 1876 gar, als Bolivien durch die Tacna-Arica-Affäre den Zugang zum Pazifik verlor, versucht es doppelt intensiv, via Rio Pilcomayo und Rio Paraguay Zugang zum Atlantik zu erhalten, wozu es des Chaco bedarf. Brennend aber wurde die Frage erst, als im Dezember 1931 Luiz de Torres im Chaco Öl fand. Torres verhandelte zunächst mit der paraguayischen Regierung, dann ließ er sich überreden, einem bolivianischen Kapitalisten namens Patiño Angebote zu machen. Patiño indessen verhandelte nicht für sich selbst, er ist nur ein Agent der Deterding-Leute. Gleichzeitig schickten die Standard-Leute Agenten nach Asunción, um mit der paraguayischen Regierung direkt über einen Verkauf der Quellen zu verhandeln. Ihnen gab man naturgemäß leichter Gehör als Torres, denn Torres wollte Geld zur Ausbeutung der Quellen haben, die Standard-Leute aber boten Geld für den Kauf an. Heute glaubt man in ganz Südamerika nicht mehr an einen Erfolg Boliviens und seiner Hintermänner, weder an einen militärischen (falls die verschiedenen im Gang befindlichen Schlichtungsaktionen nicht zum Erfolg führen sollten) noch an einen politischen oder wirtschaftlichen. Es scheint sich immer mehr herauszustellen — und das gilt für ganz Mittel- und Südamerika —, daß die panamerikanische Bewegung sich (letztlich zugunsten der Standard) durchsetzen, daß die Deterding-Gruppe, wenn überhaupt, nur noch im Schlepp der Standard arbeiten, nur noch von ihren Brotkrumen leben darf, soweit es Amerika betrifft. Aber auch im Fall Chaco Boreal ist es bezeichnend, daß zwei Völker bereit sind, einen Krieg mit allen seinen Verheerungen und Opfern auf sich zu nehmen, nur weil hinter ihnen die Hetzpeitschenmänner der Petroleros stehen — obgleich doch unlängst in Paris anlässlich des Versuchs, eine Anleihe von 100 Millionen für die Fortführung des Krieges zu plazieren, öffentlich davon gesprochen wurde, wer hinter dieser und jener kämpfenden Partei stehe.

Peru zum Schluß verdient noch besondere Beachtung. Dort saß früher die Standard allein, heute besitzt sie 80% der Felder, Shell und Anglo den Rest. Aber hier hat ein Gesetz, das allen kleinen Ölnationen zur Nachahmung empfohlen werden müßte, dafür gesorgt, daß die Petroleros nicht ganz das tun können, was sie wollen. Die langen Laufzeiten der Konzessionen, die wir aus Mexiko, Persien, Venezuela usw. kennen, gibt es hier nicht. Die Konzessionen werden nur auf zwei



bis vier Jahre vergeben, höchstens um weitere zwei Jahre können sie verlängert werden, bis sie definitiv zu neuer Ausschreibung kommen müssen. Nur inländische Arbeitskräfte dürfen angestellt werden (noch 1920 gab es in Mexiko Krawalle, als die Standard 20000 Amerikaner importieren wollte) und 25% der Kapitalien der verschiedenen Gesellschaften müssen dem einheimischen Kapital angeboten werden. Vor allem die kurzen Laufzeiten der Konzessionen machen hier ein solches intensives Durchdringen des Landes unmöglich, wie es die Ölgesellschaften anderswo lieben, nur durch eine Korruptionswirtschaft, wie sie selbst im nördlichen Südamerika unvorstellbar ist, könnte dieses Gesetz unwirksam gemacht werden.

\*

In dieser Betrachtung blieben die Ölgebiete Deutschlands, der USA., Argentinien, Polens, Frankreichs, Britisch- und Niederländisch-Indiens, Japans, Österreichs, Italiens, der Türkei, Afghanistans und Belutschistans aus folgenden Gründen unberücksichtigt: in allen diesen Staaten liegen die Dinge zur Zeit so, daß die großen Ölgesellschaften entweder eine legitime Herrschaft ausüben (legitim im Sinne der Staats- und Nationsfragen) oder daß keiner von ihnen eine unbedingte Herrschaft möglich ist, weil die betreffenden Staaten stark genug sind, sich gegen die Ölleute durchzusetzen. Auch die russischen Gebiete Aserbeidschan, Georgien und Sachalin mußten aus dem Spiel bleiben. Denn zweifellos hat die Moskauer Regierung ein Recht, die Quellen von Sachalin (trotz eingehender Verhandlungen, ja Konzessionsgewährungen an den Sinclair-Konzern) an Japan zu vergeben. Und im Fall Georgien-Aserbeidschan liegen die Dinge so, daß sich mit den Ölinteressen der verschiedenen Mächte zu viele andere Strömungen überkreuzen und schneiden, als daß alles im Rahmen dieser Arbeit ausgeführt werden könnte. Außer Zweifel steht, daß die Besetzung Batums und Bakus durch die Sowjets und die Vernichtung des georgischen Freistaats ein Akt der Willkür war — wie vorher die Besetzungen durch die Türken und Engländer. Aber bereits die Geschichte des georgischen Aufstands von 1924 beweist, wie verwickelt die Dinge sind. Er war sicherlich eine spontane Bewegung des Volkes, dennoch paßte er ausgezeichnet in die Rechnung der Deterding-Leute, so gut, daß selbst beste Sachkenner später irrtümlich behauptet haben, Deterding habe diese Revolution finanziert.

Sichtbar geworden sein dürfte jedenfalls in alledem die wesentliche Tatsache, daß sich unter der heutigen Ordnung der politischen und wirtschaftlichen Dinge die Rolle der kleinen ölbesitzenden Staaten stets gleich bleibt — sie sind zur Rolle von Ausbeutungsobjekten verurteilt, die Frage ist stets nur die, von wem sie ausgebeutet werden. Ob, wie, von wem das geändert werden kann, darüber ist heute kaum eine Diskussion möglich, geschweige daß Aussicht dazu bestände.

**ALBRECHT HAUSHOFER:****Berichterstattung aus der atlantischen Welt**

„Europa ist der Balkan von Asien“ — das war die tröstliche Weisheit eines amerikanischen Besuchers, der auszog, um sich über den Zustand des Friedens in unserem alten Erdteil zu unterrichten. „Und was ist Amerika?“ war die Gegenfrage, auf die es im Augenblick nicht leicht ist, eine Antwort zu finden. Wie steht es mit der inneren Ordnung des erdteilgroßen Staatskörpers der Vereinigten Staaten, wenn ein Binnenstaat wie North Dakota den Anordnungen der Zentralregierung gewaltsamen Widerstand leistet, wenn die gesamte pazifische Küste mit den wichtigen Häfen von San Francisco, Portland und Seattle durch Streiks gelähmt ist, wenn über Minneapolis das Standrecht verhängt werden muß und zugleich einem totesgeschossenen Schwerverbrecher die Begräbnisehren eines großen Mannes erwiesen werden? Sind das alles Belanglosigkeiten, ohne Bedeutung für die großen Fragen der Politik, oder sind es nicht alles Zeichen einer inneren Krise, die durch das taktische Geschick des Präsidenten Roosevelt zwar gemildert, aber nicht beseitigt werden kann? Roosevelt ist immer ein Meister des Unsichtbarwerdens zur rechten Zeit gewesen; er hat schon mehr als einmal schwierige Lagen dadurch gemeistert, daß er zu sportlichem Fischfang fuhr (ähnlich wie Doumergue das Weiterbestehen seines Kabinetts in erster Linie der Gemütsruhe dankt, mit der er seinen südfranzösischen Landsitz aufsuchte). Roosevelt ist auf einer Ferienfahrt nach Hawaii... Und zu gleicher Zeit kehrt die gesamte Flotte der Vereinigten Staaten aus dem atlantischen Bereich durch den Panamakanal in den Stillen Ozean zurück. Von Abrüstung ist es stille geworden. Man spricht lieber von dem Ausgleich oder Nichtausgleich der Flottenstärke auf der Konferenz des nächsten Jahres.

Aber es ist noch ein weiter Weg bis zum Frühjahr 1935. Auch für den amerikanischen Präsidenten ist er weit und mit einer Fülle von Schwierigkeiten gepflastert. Gewiß hat sich die wirtschaftliche Lage der Vereinigten Staaten gebessert, wenn auch längst nicht in dem Ausmaß wie die englische Wirtschaftslage; aber es gibt, ganz abgesehen von den großen Fragen der grundsätzlichen Strukturwandlung, einige besondere Bereiche der Sorge. Zu diesen gehört vor allem das Schicksal der ländlichen Dürregebiete.

In den Vereinigten Staaten, deren Wirtschaftskrise eine Krise des Überflusses und nicht eine Krise des Mangels ist, bedeutet die Trockenheit dieses Jahres zwar weniger, als sie in manchen anderen Staaten bedeuten kann: sie bedeutet in den Vereinigten Staaten keinerlei Gefährdung der Nahrungsmittelversorgung. Im Gegenteil, sie ist vom Standpunkt der Gesamtwirtschaft erfreulich, weil sie die landwirtschaftlichen Preise hält. Aber sie bedeutet dennoch eine Katastrophe für die in erster Linie betroffenen Gebiete des Mittelwestens, die nach der Erfahrung dieses



Jahres wohl auf lange Zeit aus dem Bereich der wirtschaftsintensiven Landbauzone ausgeschieden werden. Dergleichen schreibt sich leicht. Die geographische Begründung liegt nahe genug: in der Nähe der Trockengrenze der Landwirtschaft bedeutet jede stärkere Abweichung vom klimatischen Mittel ein Vorrücken oder Zurückweichen der Landbaugrenze. Dieses Schwanken vollzieht sich in den Gebieten langsamen großräumigen Klimaübergangs auf Flächen von Hunderttausenden von Quadratkilometern. Erfahrungen dieser Art sind immer wieder gesammelt worden: in Amerika, in Rußland, in Zentralasien, in den Südkontinenten. Aber was bedeutet das Sammeln solcher Erfahrungen für die davon betroffenen Menschen? Verlust von Haus und Hof, von Boden und Heimat, Rückwanderung aus den ärmlichen Verhältnissen des Landes in die ärmlicheren Verhältnisse benachbarter Großstädte — kurz, eine Umschichtung von mitunter sehr bedenklichen Formen. Auf den besonderen amerikanischen Fall angewandt: es ist nicht wahrscheinlich, daß die innere Entwicklung der Mittelwest-Staaten in nächster Zeit sehr friedlich sein wird. Die Rückwirkungen auf die kommenden Kongreßwahlen sind nur ein kleiner Teil dessen, was dabei ausgelöst werden kann. Es ist anzunehmen, daß Roosevelt im November seine Mehrheit im Kongreß behaupten wird; aber die Arbeit mit dem neuen Kongreß wird schwieriger sein als die mit dem alten; besonders dann, wenn sich die Wirtschaftsbelebung als künstlich und trügerisch erweisen sollte.

In zwei großen lateinamerikanischen Staaten ist Präsidentenwahl gewesen. Beide Wahlen sind ruhig verlaufen; in Mexiko hat es nach der Wahl einen kleinen Aufstand gegeben, der bald niedergeschlagen werden konnte und sich an Bedeutung mit früheren Aufständen geschlagener Kandidaten nicht vergleichen läßt. In Brasilien hat sich der vorläufige Präsident nach einer gründlichen Verfassungsänderung in einen endgültigen verwandelt, nicht ohne den Groll wichtiger Einzelstaaten neu hervorzurufen oder wachzuhalten. Die neue brasilianische Verfassung ist ein gutes Stück zentralistischer als ihre Vorgängerin; sie knüpft in manchen Punkten an Bestrebungen an, die in den letzten Jahren des Kaisers Dom Pedro II. dahin zielten, die Autonomie der einzelnen Bundesstaaten zu brechen und zu einer wirklich einheitlichen Regierungsführung zu gelangen. Autorität der Zentrale in Rio über die einzelnen Bundesstaaten ist in hohem Maß eine Frage der Verkehrsmöglichkeit. Der stetige Ausbau des brasilianischen Bahnnetzes und die Einführung von regelmäßigen Flugverbindungen bewirken, daß auch entlegene Staatsteile heute sehr viel besser kontrolliert werden können als in vergangenen Jahrzehnten und Jahrhunderten. So startet der jetzige Versuch einer strafferen Zentralregierung Brasiliens unter sehr viel günstigeren äußeren Umständen als ähnliche Versuche früher Jahrhunderte. Damit ist noch nicht gesagt, daß der jetzige Versuch gelingt. Die Widerstände der Einzelstaaten sind noch immer stark; es ist keineswegs ausgeschlossen, daß sie zu gegebener Zeit wieder aufbrechen, daß auch eine gestärkte

brasilianische Zentralregierung neuen Sondergestaltungen etwa von São Paulo oder Rio Grande do Sul gegenübersteht. Die letzte Paulistaner Revolution ist noch nicht vergessen und wird nicht so leicht vergessen werden.

Aus dem westlich benachbarten Chaco-Bereich ist jahreszeitlich bedingte Stille zu melden; der Völkerbund erfreut uns mit eingehender Berichterstattung über seine bisher gescheiterten Vermittlungsversuche; zugleich mit einem Bericht über die Beilegung des Konflikts am oberen Amazonas zwischen Columbien und Peru.

Auch aus Afrika ist die friedliche Beilegung einer kleineren Streitfrage zu melden: die Grenzregelung zwischen Ägypten, dem Sudan und dem italienischen Tripolis ist an einer umstrittenen Dreiländerecke mitten in der Wüste vollzogen. Bedeutsamer als diese Regelung sind die mit großer Verschwiegenheit geführten Verhandlungen zwischen Italien und Frankreich über eine Grenzverbesserung Tripolitaniens in Richtung Tibesti und über die Verlängerung des bestehenden Tunisabkommens auf weitere zehn Jahre. Die Verhandlungen scheinen einem Abschluß nahe zu sein; wir brauchen nicht anzudeuten, daß eine solche afrikanische Einigung erhebliche Rückwirkungen nördlich des Mittelmeeres haben kann — vielleicht schon gehabt hat... Als verkehrspolitisch wichtige Einzeltatsache sei die Vollendung der marokkanisch-algerischen Querbahn gemeldet, die nun einen durchgehenden Verkehr von der marokkanischen Westküste bis Tunis ermöglicht.

Spanien quält sich weiterhin mit der ungelösten katalanischen Frage, die schwierig genug bleibt, auch wenn ein offener Konflikt zwischen der Zentralregierung in Madrid und der Regionalregierung in Barcelona im Augenblick vermieden worden ist. Dafür vollzieht sich ein fast erheiterndes Schauspiel an der Pyrenäengrenze zwischen Frankreich und Spanien: der kleine Bergbauernstaat Andorra büßt die Erleichterung seines Verkehrs mit der Außenwelt (durch Straßen und durch die Puigcerda-Bahn) mit der Einführung moderner politischer Methoden in sein stilles, halb mittelalterliches Dasein.

Eine Pariser Teilkrise ist rasch wieder gelöst worden, — nicht zuletzt unter dem Eindruck der Tatsache, daß auch die französische Außenpolitik es sich nicht leisten kann, eine ungewöhnlich günstige Lage durch innere Streitigkeiten zu entwerten. An der Versöhnung Tardieus mit den radikalsozialen Ministern hat der Außenminister Barthou neben Doumergue den entscheidenden Anteil. Barthou hat für die französische Außenpolitik in Europa einen Erfolg errungen, den man noch vor zwei Monaten sowohl in London wie in Rom für unmöglich gehalten hätte. Heute hat sowohl die englische wie die italienische Regierung die außenpolitische Führung durch Frankreich anerkannt. Welche Ereignisse dazu geführt haben, wieweit es Vorgänge im mitteleuropäischen Bereich sind, wieweit ostasiatische Rückwirkungen im Spiel sein mögen, kann hier nicht untersucht werden. Tatsache ist eine weitgehende Einigung zwischen Frankreich und Rußland, eine Bereitschaft Englands, auf dieser neuen französisch-russischen Einigung den Völkerbund neu zu



gestalten; ein sanfter Druck auf Italien, der englischen Führung zu folgen und sich mit Paris zu vergleichen. Gewiß kann man in ausländischen Zeitungen lesen, alles das diene nur zur Sicherung des Friedens und habe nichts zu tun mit einer völlig hypothetischen „Einkreisung“ Deutschlands. Man wird es dem Deutschen nicht verwehren dürfen, wenn er den Druck, der nun konzentrisch auf das Deutsche Reich und auf die Stellung des deutschen Volkes außerhalb des Deutschen Reiches ausgeübt wird, empfindet, und dem Vorgang der Einkreisung auch den Namen der Einkreisung gibt. An Systematik des französischen Vorgehens mangelt es nicht: davon zeugt allein die Geschichte der deutschen Volksgruppen in den baltischen Staaten, vor allem in Litauen, wie neuerdings in Rumänien. Der Kampf der französischen Außenpolitik (und der angelsächsischen und italienischen mit ihr) geht gegen das Deutschtum als Gesamtheit.

„Festigung Europas“ im Rahmen des Versailler Systems ist das Ziel der gesamten französischen Paktpolitik, zu deren Fürsprecher sich England gemacht hat. Italien ist der englischen Schwenkung mit Schärfe gefolgt; ein gemeinsamer Druck von London, Paris, Rom und Moskau wird auf die zögernde polnische Außenpolitik ausgeübt, die zunächst versucht, im Zusammenwirken mit den baltischen Staaten eine eigene Linie zu halten — vielleicht mit keinem anderen Ziel, als mit dem, die eigene Schwenkung nur gegen einen handfesten Preis zu vollziehen.

Wie weit die britischen Bindungen an die französische Kontinentalpolitik heute schon gehen, wird ebensowenig zu klären sein, wie es möglich war, in den Jahren unmittelbar vor 1914 die ganze Bedeutung jener Gentlemans Agreements juristisch nachzuweisen, von denen kaum drei Mitglieder des britischen Kabinetts etwas wußten, und die doch genügten, England innerhalb weniger Tage auf den Kriegsschauplatz zu führen. Damals trat England mit einem sehr mangelhaften Expeditionskorps auf; aber den Franzosen genügte auch das; hatte dieses Expeditionskorps in französischen Augen doch nur die Aufgabe, totgeschossen zu werden, damit ganz England nachkomme . . . Wir wissen nicht, was zwischen Marschall Weygand und den englischen Offizieren besprochen worden ist; aber wir horchen auf, wenn der bedächtigste aller britischen Minister, der Präsident des Geheimen Rates und Stellvertretende Ministerpräsident Stanley Baldwin in einer zur Verteidigung eines Luftrüstungs-Gesetzes gehaltenen Rede die Erklärung abgibt, Englands Grenze sei der Rhein. Es bedarf eines arglosen Gemütes, um dahinter nichts anderes zu sehen als eine unparteiische Bekräftigung der Prinzipien von Locarno. Bemerkenswert ist die Wirkung dieser Rede in Brüssel und im Haag. In Brüssel sieht man darin ein willkommenes Zeichen, daß England sich seines kontinentalen Vorfeldes wieder vollauf bewußt ist; die belgische Politik des Grafen Brocqueville ist seit langem bestrebt, aus der einseitigen französischen Bindung loszukommen und den französischen Schutz durch eine englisch-französische Bindung zu ersetzen. In Holland ist man weniger erfreut; wittert man doch in Baldwins Erklärung die unliebsame Er-

kenntnis, die holländische Neutralität könne im Jahr 19xx nicht mehr wert sein, als die belgische im Jahr 1914 war. Luftgeschwindigkeiten von 300 km Stundendurchschnitt und mehr haben manches geändert . . . Immerhin — es läßt sich verstehen, daß man England den Flugplatz westlich von Amsterdam nicht mit der gleichen Selbstverständlichkeit zur Verfügung stellen will, mit der man geneigt ist, die niederländisch-indischen Häfen im Bedarfsfall zur Verfügung zu halten. Aber gerade aus diesem Gegensatz ergeben sich wieder reizvolle pazifisch-atlantische Rückwirkungen! Reichsverteidigung ist weder für die Niederlande noch für England eine rein europäische Frage . . . Wie weiträumig die Wehrfragen des Empire betrachtet werden müssen, dafür ist Beweis genug, daß man im Augenblick z. B. an die Modernisierung südafrikanischer Häfen und an die Schaffung eines Flugstützpunktes in Durban geht — gleichzeitig mit den Plänen für Port Darwin und mit der Vergrößerung der heimischen Luftflotte. Geopolitisch gesehen bedeutet der Ausbau südafrikanischer Stützpunkte die Bestätigung dafür, daß man in London die Enge des Mittelmeers und die Unsicherheit der Linie Gibraltar—Suez für den Ernstfall schon frühzeitig in Rechnung stellt.

Freilich — von einem „Ernstfall“ im Bereich des Mittelmeers ist man im Augenblick der europäischen Einheitsfront gegen die Mitte des Erdteils weit genug entfernt. Gewitterwolken stehen über den Alpen, nicht über den Balearen. Österreichisches Trauerspiel war in den letzten heißen Tagen des Juli dicht davor, ein gesamteuropäisches von unübersehbaren Ausmaßen zu werden. Wolkenwände, aus denen nicht nur Theaterdonner blitzte und grollte, zogen sich von der Koralpe zu den Karawanken, ballten sich über den Straßenzügen an der Save und an der Etsch. Es ist ein bitteres Stück deutschen Schicksals, daß alter deutscher Volksboden der Schauplatz heftiger Kämpfe um die Vorfeldherrschaft fremder Mächte geworden ist. Wir wissen heute noch nicht, ob die Gefahr einer Kontakt-Explosion von allgemeineuropäischem Ausmaß gebannt ist —: der zwanzigste Jahrestag des Weltkriegsbeginns zeigt Europa so zerrissen wie je, die hauptsächlichen Gefahrenherde aus dem Südosten gegen die Mitte des Erdteils verschoben; und das alles in einer Weltlage mit völlig veränderten weltpolitischen Gewichten. Die innere Lage des deutschen Volkes in dem Augenblick, in dem Bundeskanzler Dollfuß sein Leben verlor, in dem Hunderte von Deutschen aus Kärnten und der Steiermark Asyl in Slavonien und Mazedonien suchen müssen, hat manche Ähnlichkeit mit jener, in der die Gegenreformation sich erhob; damals, als Ferdinand von Steiermark in Graz nach einem Katholiken suchen mußte, der mit ihm zur Messe ginge — die äußere Lage ist völlig verändert. Damals die zentrale Macht Europas, heute der zerfetzteste Volkskörper, der sicherheitsbedürftigste Staat Europas mit den schwierigsten Außen Grenzen der Welt.



**KARL HAUSHOFER:****Bericht über den indopazifischen Raum**

„Chinas Verantwortlichkeit in Asien“, so überschreibt Quo-Tai-Chi einen höchst bemerkenswerten Aufruf! („Chinas Responsibility in Asia“, The People's Tribune, Shanghai, Bd. 6, Nr. 10, 16. 5. 1934, S. 537.)

Chinas Verantwortlichkeit in Asien ist in der Tat ungeheuer groß; und es wäre gut, wenn sich langsam die Einsicht durchsetzen wollte, daß niemand China diese Verantwortung abnehmen kann, auch nicht Dr. Raichmann in seinem vielbesprochenen Völkerbundsbericht, auch nicht die USA., und nicht die Römische Kirche mit allen neu ankommenden Prälaten: China selbst muß sie tragen. Aber es wird sehr böse, wenn ihm das von Japan oder Europa aus gesagt wird.

Wir stellen trotzdem diesen Bericht einmal unter das Leitwort: Chinas Verantwortlichkeit in Asien. Denn es ist im Grunde auch verantwortlich dafür, wenn die — gleich der französischen — unter einer defensiven Ideologie aggressive Sowjetpolitik Ost-Turkestan aufrührt, das Amurland unter Rüstungen erdrückt, sich zum Bewegen der Massen in Tibet und Indien anschickt, und wenn die USA. ihre ganze Flotte drohend in den Pazifik zurückkehren lassen, deren Wegzug hier nie anders, denn als schöne Geste gewertet worden ist.

Denn das geopolitische Drohgesicht in ihrem Januskopf der USA. schaut über den Pazifik, nicht über den Atlantik. Was diesseits des Atlantik in Scherben zu schlagen war, das hat die Union ja von 1914 an heimlich, von 1917 an öffentlich in Scherben geschlagen und in Schulden gestürzt, und dann sich darauf beschränkt, beim Auslesen der Scherben und Schulden Beobachter herbeizusenden.

Der „Raichmann-Bericht“, den unsere Leser in der gedankenreichen Nr. 12 der „Ostasiatischen Rundschau“ vom 16. 6. von S. 267—270 in seinem besten Teil besprochen finden (Zur Frage der Boden- und Landbaureform in China), ist als Hilfe für den Wiederaufbau (landwärts zunächst für Kiangsi, Shensi und Kansu) kaum etwas anderes als die Feststellung, daß die „Armut von der pauvreté herkomme“. Damit und mit solchen Papierarbeiten, wie dem Landgesetz von 1930 oder der 1933 eingesetzten „Landwiederherstellungskommission“, entlastet man, trotz 6000 freiwilligen Berichterstatlern, China nicht von dem asiatischen Gesicht seiner Verantwortung.

Quo-Tai-Chi — wir schreiben die chinesischen Autorennamen, wie sie sich selbst schreiben, damit der Leser sie in der chinesischen Öffentlichkeit finde und nicht schon an der meist eigenwilligen deutschen Transskription scheitere! — versucht zunächst durch einen sehr gewandten Vergleich des uralten Ringens um das Machtgleichgewicht in Europa und China, zum Teil mit ausgesprochen geopolitischen Beweisgründen, aus der Zange zu schlüpfen; er behauptet mit einer kühnen

Wendung, das augenblickliche Gleichgewicht zwischen dem Fernen Osten und dem europäischen Schauplatz sei ein gleiches Balanzieren vor hangendem Unheil.

„Es scheint keine Grenze für die Fähigkeit der Menschheit zu geben, gleichviel, welcher Rasse und Zone (Hemisphäre), verzweifelte politische Ausbrüche aus Gesamtlagen zu schaffen, die von der Geschichte später als einfach genug für friedliche Lösungen befunden werden.“ — „Von Zeit zu Zeit werden die Völker besessen von solchen Problemen, wie ‚Unvermeidliche Ausdehnung‘, ‚Zwangsläufiges Schicksal‘, ‚Bevölkerungsdruck‘ (spürt ihn Japan und China nicht genau so wie Mitteleuropa als körperlich fühlbare Wirklichkeit? D. H.), ‚Nationale Ehre!‘“

Gehört nicht auch „sûreté“ zu solchen Begriffen? (D. H.)

„Wie starr scheinen diese Forderungen in aufgeregten oder engstirnigen Zeiten!“ schreibt der Chinese weiter. (Aber warum regt er sich dann über den Wunsch der Mandschurei nach Selbständigkeit auf?)

Dann werden die chinesischen Verse des Reformers Kang-Yu-Wei zitiert:

„Hasten wir, unsre Industrie und unsre Maschinen zu entwickeln,  
holen wir Hilfe und Erkenntnis in Europa und Amerika.  
Wir haben vier- oder fünfhundert Millionen Menschen:  
aus ihnen holen wir leicht zehn Millionen Soldaten;  
wir haben Eisen und Bodenschätze in ungezählten Mengen,  
damit können wir Tausende von Kriegsschiffen bauen;  
dann schreiten wir aus über alle fünf Erdteile,  
wo ihr das Gelbe Drachenbanner fliegen und tanzen seht!“

„Lernt! Lernt! Lernt!“ hatte schon vorher in ahnungsvoller Angst der weise Vizekönig des Yangtsetals, Chang-Chi-Tung, China gewarnt. Pazifistisch klingt das nicht. Auch dieses Lernen sollte sich in Arsenalen, Waffenschmieden, Flugzeuge umsetzen.

Quo-Tai-Chi macht sich über den Imperialismus Kang-Yu-Weis lustig. Aber wenn China zu seiner und des von Yüan-Shi-Kai verratenen Reformkaisers Khwang-Hsü Zeit, wie Japan in der Meiji-Zeit, ordentliche Soldaten und Kriegsschiffe aufgebaut hätte, statt sein Geld für die Theaterwirtschaft, die Juwelen und den Scheinprunk der Kaiserin-Regentin zu vergeuden, so stände es vielleicht wirklich so da, wie Japan heute. Viel Leid, das ihm seine „moderne demokratische Regierung“ seither eingebrockt hat, wäre China erspart geblieben; die Glückszustände, die ununterbrochener Bürgerkrieg seit der glorreichen Republik von 1911, trotz allem Lippenbekenntnis der drei Volksgrundsätze Sun-Yat-Sens, über China gebracht und seine ostasiatische Führerrolle Japan haben zufallen lassen, stellen sich geopolitischer Betrachtung von außen her anders dar, als dem Bewunderer der nachgerade abgelegten politischen Bekleidungsstücke des Westens von 1789 bis zum Weltkrieg, wo sie sich in Zunder auflösten.



Dennoch raten wir unsern Lesern sehr, Quo-Tai-Chi gründlich zu lesen. Denn hier spricht der wurzellos gewordene jungchinesische Intellektuelle, der den fremden Boden noch nicht unter den Füßen und den eigenen Volksboden längst unter ihnen verloren hat, mit erschütternder Offenheit und Deutlichkeit. Tawney schreibt: „Wirtschaftliche, politische und geistige Bewegungen, die anderswo ihren Weg schrittweise und in langsamem Wuchs gemacht haben, sind heute in China alle zusammen im Schmelztiegel, in Fermentation.“ Der entwurzelte Chinese selbst aber gibt zu: das alles an Fermentation habe die wahrhafte, gründliche Demokratie in allen ihren Phasen bewirkt!

Und nun kommt der Kopfsprung: wie unvollkommen, verspätet und bruchstückweise der Lauf der Demokratie in China auch wäre, ihre große Ehre und Verantwortlichkeit sei, daß die demokratische Idee in China wachse und sich nicht vermindere: also „fiat democratia pereat mundus“ oder wenigstens „China“. Und daraus will die gegenwärtige Verantwortlichkeit Chinas und die darin inbegriffene künftige Führerschaft für Asien begründet werden, darin soll sie liegen! Daraus sollen die Mittel zur Entwicklung des politischen Instrumentariums zur Verwirklichung des Glaubens an die Demokratie im Einklang mit dem Genius des chinesischen Volkes entstehen!

Hier aber berührt sich die Verantwortung Chinas in Asien unmittelbar mit der mindestens ebenso großen der Vereinigten Staaten (USA.). Diese findet einen unmittelbaren Ausdruck zunächst einmal in dem Spiel mit den Philippinen, denen nun eine problematische Freiheit in zehn Jahren zufallen soll, nachdem ihnen im Kleinen dasselbe Los zugefallen war, das man China im Großen zgedacht hatte: zum Zwitter zwischen einer ostasiatischen Vergangenheit und einer usamerikanischen Zukunft zu werden, der trotz der klaren Schicksalsbestimmung seiner geographischen Lage nicht mehr weiß, wohin er gehört: zum Osten oder zum Westen!

Den gegenwärtigen Zustand der Philippinenfrage beleuchtet sehr gut ein Aufsatz von Dr. Max Biehl: „Philippinen. Das Unabhängigkeitsgesetz in Kraft. Japans Stellungnahme.“ (Wirtschaftsdienst, Heft 23, 8. Juni 1934, Hamburg), der vielleicht — bei aller Kritik — die Verhältnisse eher noch zu rosig, die ungeheure Verantwortung der Vereinigten Staaten für ein von ihnen ruiniertes Völkergeschick (das sie nun, wo es unbequem wird, abstoßen) zu günstig sieht.

Denn die sogenannte Unabhängigkeit der Inselrepublik, die bisher nicht das geringste Talent für diese Regierungsform nachgewiesen hat, soll ja erst eintreten, wenn ihnen eine Verfassung nach wesensfremdem Stil, amerikanischen Idealen angenähert, aufgedrängt ist. Dann erst „werden die amerikanischen Heeresorganisationen verschwinden, die Frage der Marinebunkerstationen durch Staatsvertrag endgültig entschieden werden und wird inzwischen über eine Neutralisierung der Inselrepublik mit den Nachbarmächten verhandelt sein“!

Wen täuscht man hier? Sich selbst und die andern? Die andern allein? Sich selbst allein? Hat man in USA. Abraham Lincolns harten Spruch über die begrenzten Möglichkeiten vergessen, alle Welt alle Zeit zum Narren zu halten?

Geopolitisch betrachtet, ist es Unfug und Unheil, was hier vorbereitet wird; denn man bereitet nach einer Scheinblüte schweres Schicksal vor, bis die Inselgruppe aus eigener Kraft oder durch Anstoß aus ihrer Umwelt her wieder zu ihrer ostasiatischen Bestimmung zurückfindet. „Die amerikanische Herrschaft bedeutete für die europäischen Kolonialmächte einen Schutzwall zwischen ihren südostasiatischen Besitzungen und Japan, für das nationalistische China eine Brücke zu den Vereinigten Staaten als dem Fürsprecher der Republik China“, schreibt Biehl. Aber gerade diese Brückenpfeilerrolle für ortsfremden Imperialismus — den Philippinen als Kreuz auferlegt, seit Legaspi den pazifischen Machtschwerpunkt Spaniens in Manila errichtete — ist ihre Gefahr. Sie sind der Kreuzpfeiler auf dem Westweg der Vereinigten Staaten, wie ehemals Spaniens, auf dem Ostweg Chinas zu seinen transpazifischen, demokratischen Freunden, auf dem Südweg Japans und dem Nordweg des großmalaiischen Gedankens. Ein solcher Pfeiler müßte sehr wetterfest konstruiert sein, wenn er bei all dem Druck und Gegendruck unabhängig stehenbleiben soll. Mit Recht bezeichnet Biehl die Aufgabe der philippinischen Parlamentarier und Rechtsanwälte als sehr schwierig: Sollen sie allgemein gleiches oder gestuftes Stimmrecht — für Unterschiede zwischen Männern vom Schnitte Don Manuel Quezons bis zum Halbwilden herab! —, eine oder zwei Kammern, parlamentarische Regierung (zur Zeit eine Unmöglichkeit!) oder Präsidialregierung amerikanischen Stils bevorzugen? Wie abwägen zwischen Kapital und Arbeit in der Soziopolitik mit der höchst schwierigen Grundbesitzfrage (Pflanzung oder Kleinbesitz, Zucker oder Baumwolle), wie die Stellung der christlichen und nichtchristlichen Bevölkerungsteile sichern (Moro-Frage!)? Zuerst kommt verfassunggebende Versammlung — Oktober 1934 —, binnen zwei Jahren Verfassung nach Ratifikation.

Dann erst kommen die Siebe der Präsidialentscheidung Roosevelts, der Volksabstimmung auf den Philippinen (4 Monate), der Proklamation des usamerikanischen Generalgouverneurs (1 Monat), endlich die ersten Wahlen (3—6 Monate). Bis dahin ist die auf 1935/36 fällige pazifische Krise vorüber, und man wird wissen, wie die beiden Weltmächte, zwischen denen sie hängt, wirklich über die Zukunft der Philippinen denken.

In der Frage eines japanisch-russischen Zusammenstoßes hat man in Japan kühler denken gelernt. Gerade die säbelrasselnden Reden von Blücher, Stalin, Woroschilow u. a. haben bei vielen Japanern den Eindruck aus ihrer Erfahrung mit dem russischen Nachbarn vertieft: „never to take anything the Russians say at face value“ (nichts, was Russen sagen, unbesehen anzunehmen, auf die Vorderseite der Medaille hin, ohne die Münze herumzudrehen) (North China Herald, 23. 5. 34;



„Soviet-Japanese war not to be“). „Was die Welt nicht wußte, war, daß weder Sowjets noch Japaner den Wunsch hatten, die Offensive zu ergreifen.“

Aber Japaner und Russen stehen sich eben auf einer so ausgedehnten und so unklaren Grenzentwicklung zu Lande und zur See gegenüber, einander in das Weiße im Auge starrend und bei jeder Handbewegung argwöhnisch aufzuckend, daß jeden Augenblick einer von den berühmten Zwischenfällen eintreten kann, bei denen ehrgeizige und temperamentvolle Regierungen mit starken inneren Bewegungen unter sich nicht mehr an äußersten Fällen vorüber können.

Solche Anlässe bringt beinahe jede Woche. Bald sind es Beschießungen von japanischen Flußdampfern, die Befestigungen photographieren (Seja-Bureja bei Blagowjeschtschensk), bald russische Verhaftungen von Fischerfahrzeugen, bald Einsperrungen von Bahnbeamten der Sowjets in Charbin, gleich 37 auf einmal, die für japanische und mandschurische Begriffe gefährliche Gedanken ins Land tragen. Dann fliegen Geschwader zu nahe an Grenzen; dann erscheint ein Mann, wie Karachan, in der äußeren Mongolei, natürlich um sie zu einem Brandherd für den Fall des Falles zu machen. Unter solchen Zuständen ist die Gegenwart eines Forschers vom internationalen Rang Sven Hedins selbstverständlich den Lokalmächten Sinkiangs, Chinesen und Muhamedanern, Rotrussen und Weißrussen, Kirgisen wie Dunganen unerwünscht. Weder die örtlichen Geschäfte der Sowjets noch die der Japaner in den weiland chinesischen Außenländern noch gar die der Einwohner selbst vertragen genaues Hinschauen; und so ist es nicht wunderbar, sondern begreiflich, daß seine Reisen in Chinesisch-Turkestan durch Überfälle unterbrochen werden. Zwar ist in Kaschgar ein britisches Generalkonsulat, aber der Läuferdienst von dort nach der indischen Grenze beträgt normal zwölf Tage. Werden die Läufer unterwegs von Kommunisten, Dunganen u. a. m. gejagt, so mag leicht ein Forscher auf Nimmerwiedersehen verschwunden sein, ehe auch nur die Botschaft von seiner Gefährdung die Kulturwelt erreicht. Hat doch sogar die starke französische archäologische Mission in Zentralasien zuweilen bange Tage erlebt.

Freilich wandeln sich solche Lagen im Nahen, Mittleren und Fernen Osten rasch; ein Mann wie Emir Abdallah kann trotz bewegter Vergangenheit unbesorgt Amman verlassen und nach London reisen (Temps 28. 6. 34), während zwischen Ibn Saûd und Yemen sich eben kaum der Friede kristallisiert und sein armes Land Transjordanien mit einem Budget von nur 250 000 Pfund Sterling die zweifelhafte Ehre eines „centre stratégique“ genießt.

Kann zu diesen plötzlichen Wandlungen auch die folgenschwere einer Verständigung zwischen China und Japan gehören, die in der Luft hängt, für die es aber in China (André Dubosq, Temps, 7. 6. 34) angesichts der Sorgen in der Mongolei, in Turkestan und Tibet, „wenn sie möglich ist, höchste Zeit wäre“? Über die Strömungen, die zwischen dem Wunsch nach klarer Orientierung und einem höchst be-

greiflichen Mißtrauen China hin und her reißen, plaudert ein Aufsatz von S. H. Chang: „China wünscht eine Verständigung mit Japan — ist aber voll Mißtrauen“ (Transpacific, Tokyo, 21. 6. 34, S. 5). Alle Völkerbundsberichte und Verschleierungskünste, meint Chang, könnten nicht darüber hinweg täuschen, daß China sich zu der Einsicht durchringen müsse, „daß es nicht gegen die moderne Kriegsmaschine Japans standhalten könne“, sondern sich irgendwie anders mit dem geopolitischen Nachbardruck auseinandersetzen müsse.

Zwei andere Stellen im indopazifischen Raum, wo rechtzeitige Einsicht allein späterem Schaden vorbeugen kann, verraten und beleuchten zwei gute deutsche Presseübersichten: „Holland und seine Kolonien“ (Donnerstag-Abend-Blatt Nr. 334, 5. 7. 34) und Nordaustralien: „Raum für 10 Millionen“ — was nicht einmal viel für diesen Erdenfleck ist! — (Kölnische Illustrierte Zeitung, Nr. 24, S. 615, vom 16. 6. 34, Josef Kalmer). Neugierig sind wir ja, wie sich Rinder- und Schafzucht großen Stils, weiße Männer und die *Hevea brasiliensis* (Kautschuk) dort vertragen werden; neugieriger noch, ob sich die weitgehenden Schlußvorhersagen erfüllen können. Aber gut ist es, wenn mitteleuropäischen Lesern gezeigt wird, wo sozialer Egoismus bisher Räume für nicht nur zehn, sondern Hunderte von Millionen verriegelt gehalten hat, wo auf einem Raum von der dreifachen Größe Deutschlands 5000 Menschen wohnten, bei einer Bevölkerungsdichte des ganzen Erdteils von 0,08 Menschen auf den Quadratkilometer, die in Nordaustralien sogar nur 0,003 betrug, wohin aber nun 10 Millionen versiedelt werden sollen, unter Ausbau von Port Darwin als Stützpunkt.

In der gleitenden, labilen politischen Umrandung des australasiatischen Mittelmeers ist gewiß Nordaustralien die Stelle mit zu wenig, der Kern von Indonesien, Java, die Stelle mit zu viel Menschen. Überall in der Geopolitik verraten sehr ungleiche Menschendruckzahlen dicht nebeneinander gleitende politische Zustände. Unter ihnen leidet natürlich am meisten ein tropisches Kolonialreich von rund 2 Millionen Quadratkilometer mit mehr als 62 Millionen Menschen, das an etwa 40000 Quadratkilometer mit 8 Millionen eines kleinen, tropenfremden, nordischen Strommündungsgebietes hängt, wobei die Ein- und Ausfuhrzahlen mit Asien im jähen Ansteigen, die mit Europa im Schrumpfen begriffen sind. (Wertmäßig Europa-Einfuhr 1928 50,5%, 1933 35,4%; Asien-Einfuhr 1928 35,7%, 1933 55%; Mengenmäßig: Europa-Einfuhr 1928 37,7%, 1933 20%; Asien-Einfuhr 1928 45,8%, 1933 66,1%!) Kein Wunder, daß solche Zahlen ein kluges, altes Kaufmannsvolk schrecken und es in seiner Panik den Trägern der Macht alten Stiles in verwandter Lage in die Arme treiben: den Briten in Singapore und den Franzosen in Indochina.

Eine Panikhandlung größten Stiles ist aber doch auch schließlich das ganze Rückversicherungsnetz der Sowjetbünde in Europa und im Nahen Osten — um nur zum Fernen Osten schlagfrei zu sein —, an dem sich Frankreich zur Anerkennung



der Sowjets durch Prag und Bukarest aus der Kleinen Entente, mit dem Nordostpakt und Balkanpakt, mit gegenseitiger französischer und russischer Gewähr für die westlichen und östlichen Grenzen Mitteleuropas und Mittelmeerpakten so viel Mühe gibt, um die Welt für den Bolschewismus sicher zu machen, fast wie USAmerika, dem G. Bronson Rea dieselbe Leistung für seine Beteiligung an der sibirischen Expedition und für Lansings Ostasienpolitik vorwirft.

Solchen Paktverwicklungen, Schachtelsystemen und Panikhandlungen gegenüber gilt es, den Kopf kühl und die Hände frei zu halten, damit man nicht in weltpolitischen Erneuerungsbewegungen auf einmal nicht in der Lage ist, mit einem starken, aufkommenden Träger der Zukunft Freundschaft zu machen und Sprünge in Gewaltbauten zum Wiederheraufklettern ans Licht zu nutzen. Wer nicht das gleiche Recht und die gleiche Geltung, Wehr- und Verhandlungswürde mit den verantwortlichen Mächten zugestanden erhält, der hat auch keine Verpflichtung, ihre Ordnungen zu verteidigen, und sollte sie nicht leichten Sinnes gerade dann übernehmen, wenn diese Ordnungen sichtbar ins Wanken geraten. Das gilt für die indopazifische Welt genau so wie für die atlantische. Es ist eine Grundregel verständiger Anwendung von Grunderfahrungen der politischen Erdkunde.

## **Hindenburg †**

Nach Schluß der Schriftleitung trifft die Nachricht ein, daß unser ehrwürdiger feldmarschall und Reichspräsident heimgegangen ist.

Im Boden der Heimat verwurzelt, vom Geist der preußischen Ostmark erfüllt, aus dem Pflichtgedanken zu schlichter Größe erwachen, reihte sich Hindenburg zu den ragenden und ehrwürdigen Gestalten unserer Geschichte.

**Deutschland trauert um ihn**

PAUL EBERT:

## Zur Geschichte der Raumbezwungung im Kreuzerkriege

*Wir fügen den Aufsätzen von Nickel und Franke im Juliheft der Geopolitik diesen weiteren wehrgeopolitischen Beitrag eines bekannten Marineschriftstellers an, der dieselben Probleme aufwirft, wie wir sie mit den beiden Juli-Aufsätzen berührt haben.*  
Die Schriftleitung.

„Ich müßte keine Schiffahrt kennen: Krieg, Handel und Piraterie, dreieinig sind sie, nicht zu trennen.“ Selten sind mit so wenig Worten Sinn und Inhalt eines Begriffs derart klar und erschöpfend umrissen worden, wie Altmeister Goethe es hier seinem Mephistopheles in den Mund gelegt hat.

Seit Menschen zur See fahren, haben sie auch auf See und an den Küsten einander bekriegt; und weil dem Sieger meist reiche Beute winkte, war Beute-machen das oft einzige Ziel dieser Kämpfe: Im ersten Jahrhundert v. Chr. brandschatzten kleinasiatische Seeräuber die Küsten des Mittelmeers und vernichteten sogar ein römisches Geschwader vor Ostia; erst Pompejus vermochte mit einer mächtigen Flotte ihrer Herr zu werden. Die Wikingerfahrten waren Handels- und Raubunternehmungen zugleich. Klaus Störtebeker und die Lieken-deeler wurden um 1400 der Schrecken der nordischen Meere. Die nordafrikanischen Barbareskenstaaten stellten die gefürchtetsten Seeräuber; der 77jährige algerische Korsar Chaireddin Barbarossa wurde 1535 von Suleiman dem Großen sogar zum Flottenchef ernannt, und noch am 7. August 1856 focht die Landungsabteilung der preußischen Dampfkorvette „Danzig“ bei Tres Forcas gegen kabyllische Seeräuber. Alle diese Vorgänge aber spielten sich im engen Raume der europäischen Randmeere ab.

Ozeanisches Ausmaß gewannen erst die im sechzehnten Jahrhundert einsetzenden Raubzüge nordischer Kaper. Da auf das äußerst wirksame Kriegsmittel möglichst gründlicher Schädigung des feindlichen Seehandels nicht verzichtet werden konnte, andererseits das allmählich sich entwickelnde Kriegerrecht die Innehaltung wenigstens einiger äußerlicher Formen notwendig machte, wurde in jener Zeit der private Seeraub durch Ausstellung von Kaperbriefen staatlich konzessioniert. Aber auch die Besatzungen der staatlichen Kriegsschiffe waren, nach dem Dienstrange abgestuft, am Gewinn beteiligt, und in der britischen Marine ist dieser Brauch noch im Weltkriege geübt worden. So haben Hawkins, Forbisher, Franzis Drake, deren Namen in der englischen Geschichte berühmt wurden, die spanischen Silberschiffe aufgebracht und die Küstenstädte Spanisch-Amerikas heimgesucht. Im siebzehnten Jahrhundert wüteten von Westindien aus die Flibustier gegen Spaniens Kolonien; insgeheim unterstützt von den Regierungen Englands und Frankreichs. Im pfälzischen Erbfolgekriege jagten französische Kaperführer, wie Jean Bart, mit ganzen Geschwadern holländische und englische Kauffahrer.



Holländer, die am Kap der Guten Hoffnung den Indienfahrern auflauerten, gaben der Kaperei den Namen. Im nordamerikanischen Befreiungskriege ließ Washington durch Freibeuter einen erbitterten Handelskrieg gegen England führen. Der englisch-amerikanische Krieg 1812—1814 war eine Blütezeit der Kaperei. Im amerikanischen Sezessionskriege kaperte die vielumstrittene „Alabama“ — auch bekannt durch das Schiedsgericht von Genf 1871/72 — binnen acht Wochen zweiundzwanzig nordstaatliche Handelsschiffe.

Durch die Pariser Deklaration vom 16. April 1856 wurde die Kaperei durch Private verboten, so daß also seitdem der Seehandelskrieg ausschließlich den Kriegsschiffen der kriegführenden Staaten völkerrechtlich vorbehalten ist.

Die Blütezeit transozeanischer Kaperfahrten stand im engen Zusammenhange mit der Entwicklung des Hochseesegelschiffs, das im Ostindienfahrer seinen leistungsfähigsten Typ fand. Da der Segler den Fahrtantrieb ohne unmittelbaren eigenen Kraftverbrauch vom Winde empfing — ein unschätzbarer Vorzug, den weder vor ihm das Riemenschiff, noch später der Dampfer aufwies —, war sein Aktionsradius fast unbegrenzt, solange Wasser, Proviant und Holz ausreichten, die aber auch an fremder Küste meist ohne besondere Schwierigkeit zu beschaffen waren. Diese hervorragende Befähigung des Segelschiffs zur Raumbezwungung erfuhr noch eine erhebliche Steigerung mit der zunehmenden Kenntnis der ständig anzutreffenden oder im Rhythmus der Jahreszeiten wiederkehrenden Luft- und Wasserbewegungen. Passat, Monsun, brave Westwinde, Meeresströmungen und Sturmperioden aller Zonen, die den Segler gebietenrisch zwangen, seine Reisen zu bestimmten Jahreszeiten und auf bestimmten Routen durchzuführen, wurden so aber auch zum trefflichen Bundesgenossen der auf den meistbefahrenen Jagdgründen — wie am Kap der Guten Hoffnung — lauerten Kaper. Dazu kam, daß letztere jahrelang, fern der Heimat, nur gelegentlich verborgene Schlupfwinkel anlaufend, ihre Raubzüge durchzuhalten vermochten, weil die einfache und übersichtliche Bauart des hölzernen Schiffsrumpfs und der Takelage die Behebung auch schwerer Havarien „mit Bordmitteln“ zuließ.

Mit der gegen Mitte des neunzehnten Jahrhunderts schnell fortschreitenden Einführung der Dampfkraft im Seeverkehr trat eine durchgreifende Wandlung ein: wohl gewann das Dampfschiff die freie Wahl der Fahrtrichtung zurück, auf die man einst, mit der Zurückstellung des Riemenschiffs zugunsten des dem Winde hörigen Seglers, verzichtet hatte; aber mit der Erzeugung der bisher freigebig vom Winde gespendeten Antriebskraft an Bord war unlöslich verknüpft der Verzicht auf den fast unbeschränkten Aktionsradius. Stand dem Führer des Hochseeseglers der Ozean unbeschränkt nach allen Seiten offen, wohin der Wind ihn trug, so liegt der Dampferkapitän jederzeit an der unsichtbaren, aber unzerreißlichen Kette der nächsten Kohlenstation. Daraus folgte für den Schiffbauer das grausame Rechenpiel: Je größer der Aktionsradius, desto größer der Brennstoff-

vorrat, um so kleiner die Nutzlast. Die Fähigkeit der Schiffe zur weltweiten Raumbezwungung geriet unter einen peinlich empfundenen Vorbehalt. Ein dichtmaschiges Netz von Kohlenstationen legte sich um den Erdball.

Durch diese technische Entwicklung wurde sowohl der verbrieften Kaperei wie dem gesetzlosen Piratentum großen Stils, das noch bis über die Mitte des neunzehnten Jahrhunderts blühte, das Handwerk gelegt. Dagegen gewannen, infolge des rapide wachsenden transozeanischen Verkehrs, die auf Vernichtung des feindlichen Seehandels abzielenden Aufgaben des Kreuzerkriegs der staatlichen Kriegsflotten eine überragende Bedeutung, die nach Eröffnung des Suezkanals noch zunahm. Da nun der Bedarf des schwerbewaffneten, schnellen Kriegsschiffs an Betriebsstoff den des Frachtdampfers noch weit übertraf, wurde die Kohlenstation zum maßgebenden Faktor der Seekriegsführung. Darüber hinaus forderte die schnell fortschreitende Vielgestaltigkeit der baulichen Einrichtungen des Schiffs und insbesondere des Kriegsschiffs weitläufige Dock- und Reparaturgelegenheiten über See, deren das hölzerne Segelschiff weit weniger bedurft hatte. Die Notwendigkeit, solche Anlagen vor feindlichem Zugriff zu bewahren, ließ an strategisch wichtigen überseeischen Plätzen befestigte Flottenstützpunkte entstehen, soweit sie nicht schon, in weit bescheidenerem Maße, während der großen Seekriege im siebzehnten und achtzehnten Jahrhundert errichtet waren. So schuf das britische Imperium ein erdumspannendes Stützpunktsystem zur militärischen Sicherung seiner Verbindungen mit den überseeischen Reichsteilen, insbesondere mit Indien und dem Fernen Osten; die Vereinigten Staaten von Amerika überbrückten in ähnlicher Weise den Stillen Ozean, und auch Frankreich untermauerte so seine Ansprüche im indopazifischen Raume.

Ungeachtet des gewaltigen Vorsprungs, den der Besitz zahlreicher, wohlgesicherter und -ausgestatteter Flottenstützpunkte gegenüber einem Gegner verleiht, der dieses Vorzugs entbehrt, findet die ungehemmte Ausdehnung solcher Flottenstützpunktsysteme doch ihre natürliche Grenze in der Gefahr der Zersplitterung wertvoller materieller und personeller Kriegsmittel.

Durch revolutionäre Fortschritte im Schiffbau und Schiffsmaschinenbau, so die Verwendung des Öls für die Kesselfeuerung und als Treibstoff der Motoren, sind bedeutende Ersparnisse an Betriebsstoffen erzielt worden, die der Vergrößerung des Aktionsradius, dem wichtigsten Faktor des modernen Kreuzerkriegs, unmittelbar oder mittelbar zugute kamen. Die im Vergleiche zur Kohle heute noch sehr erheblichen Schwierigkeiten der Ölbeschaffung heben diesen Vorteil zum Teil wieder auf.

Seit dem Ende der Segelkriegsschiffe ist noch kein Seekrieg geführt worden, der erschöpfende Erfahrungen über weltweite Unternehmungen eines Kreuzer- und Handelskriegs überragenden Formats erbracht hätte. Wohl hat der Kampf gegen die feindliche Überseezufuhr im Weltkriege vordem ungeahnte Erfolge er-

zielt; aber der U-Boot-Handelskrieg, als Träger dieser Erfolge, spielte sich doch weit überwiegend an den Küsten Europas ab. Indes lassen die glänzenden Leistungen der wenigen, aber gut geführten deutschen Auslandskreuzer und Hilfskreuzer ahnen, welche überwältigende Perspektive sich dem modernen, großräumig geführten Kreuzerkriege der Zukunft eröffnet.

Die seestrategische Lage wurde 1914—1918 beherrscht von der schon seit Jahren durchgeführten, geographisch bedingten Zusammenballung aller irgendwie verfügbaren schwimmenden Streitkräfte der beiden ausschlaggebenden Seegroßmächte England und Deutschland in der Nordsee. Die deutsche transozeanische Handels-schiffahrt verschwand seit Kriegsbeginn, von den Heimathäfen abgeschnitten, von der See.

Künftige kriegerrische Verwicklungen, die heute, infolge des politischen Werdegangs im Fernen Osten, nicht außerhalb des Bereichs der Möglichkeit liegen, zeigen für den Seekrieg wesentlich andersgeartete geographische Voraussetzungen. Denn von den in Betracht zu ziehenden Seegroßmächten verfügt im Fernen Osten nur die japanische Flotte für langfristige Operationen großen Stils über eine vollwertige Basis, wie sie einzig und allein das Heimatland bieten kann. Viele Tausende von Seemeilen liegen zwischen den heimischen Operationsbasen der mutmaßlichen Gegner, für die auch der bestausgerüstete außerheimische Flottenstützpunkt keinen gleichwertigen Ersatz bietet. Die Möglichkeit, einen auch nur einigermaßen ebenbürtigen Feind an dessen fernen Küsten, von ausreichenden eigenen Reparaturgelegenheiten entblößt, entscheidend niederzuringen, scheidet im modernen Seekriege ziemlich aus. So tritt in solchem Konfliktsfalle der Kreuzer- und Handelskrieg als wirksames Mittel zur allmählichen Zermürbung des Gegners gebieterisch in den Vordergrund, und der großzügigen Lösung des bisher offenen Problems weit ausholender Raumbezwingung mit allen Mitteln neuzeitlichen Kreuzerkriegs kann nicht länger ausgewichen werden.

In dem Buche „Seekriegslehren im Lichte des Weltkrieges“ von Konteradmiral Dr. phil. h. c. Otto Groos, auf dessen Ansicht wir uns in manchen Punkten unserer Ausführungen berufen dürfen, finden wir den Satz: „Er“ (der Weltkrieg) „sah trotz der vollständig veränderten taktischen Bedingungen nicht nur die Wiedergeburt des Kaperschiffes der Segelschiffszeit, sondern auch die des bewaffneten Handelsschiffes und Konvois.“ Damit wird bestätigt, daß die Erfahrungen der großen Segelschiffskriege des siebzehnten, achtzehnten und beginnenden neunzehnten Jahrhunderts, wie sie der amerikanische Admiral Mahan in seinem klassischen Werke „Einfluß der Seemacht auf die Geschichte“ erläutert hat, auch heute noch von unschätzbarem Werte sind.

Heute wie damals gilt der Grundsatz, daß der gegen den Handel des Gegners geführte Kreuzerkrieg zwar seine ergiebigsten Jagdgründe an den Brennpunkten



der Seehandelsstraßen findet, dort aber auch auf die stärkste Gegenwirkung der den feindlichen Handel schützenden Seestreitkräfte rechnen muß. Infolge einer Zusammenfassung sowohl der angreifenden wie der die Geleitzüge deckenden Verbände kann es bei solcher Gelegenheit auch zur Schlacht kommen. Dieser Fall ist in den Segelschiffskriegen wiederholt eingetreten, weil damals die heimischen Operationsbasen der kriegführenden Seemächte und ebenso die Hauptbrennpunkte des ausreisenden und heimkehrenden Seehandelsverkehrs vergleichsweise nahe beieinander lagen. Weit schwierigere Aufgaben aber würde heute ein Seekrieg im Fernen Osten stellen, wenn Ozeane die feindlichen Operationsbasen trennen.

Die schwierigste Aufgabe stellt indes heute das zur Segelschiffszeit unbekannte Problem der Brennstoffversorgung für die im weltweiten Raume operierenden Seestreitkräfte. Im Weltkriege haben die deutschen Auslandskreuzer, mangels eigener Flottenstützpunkte, ihre Vorräte ergänzt durch ein im Frieden vorbereitetes, bewegliches System der Versorgung an verborgenen Plätzen, die von im neutralen Auslande eingerichteten Etappenstationen beschickt wurden. In dem von uns angenommenen Kriegsfall wird nicht nur die Partei, der gleichfalls keine Stützpunkte zur Verfügung stehen, auf ähnliche Aushilfen angewiesen sein, sondern auch ein hierin günstiger gestellter Gegner wird, angesichts der ungeheuren Weite des zu bezwingenden Seeraums, nicht ganz darauf verzichten können.

Aus dem gleichen Grunde werden die kriegführenden Parteien soviel wie möglich geeignete Handelsschiffe als Hilfskreuzer ausrüsten müssen, wie das im Weltkriege zum Teil schon geschah. Der Grundgedanke des Kaperkriegs der Segelschiffszeit ist also wieder aufgelebt, wenn auch in veränderter Form. Zwar ist der Hilfskreuzer dem Kriegsschiff an Kampfkraft stets, an Geschwindigkeit meist unterlegen; dagegen wird sein Aktionsradius, infolge der Ausnutzung der Laderäume zur Brennstoffunterbringung, den des Kreuzers übertreffen. Dazu kommt, daß der Hilfskreuzer geeignetes Personal — Kriegsfreiwillige — zur Besetzung der Prisen mit sich führen kann, während die in allen Zweigen ihres Dienstes gründlich durchgebildeten und deshalb schwer zu ersetzenden Kriegsschiffsbesatzungen hierfür nur im Notfalle verfügbar sind.

Zur Segelschiffszeit war das Schiff auf See von der Außenwelt so gut wie abgeschnitten. Heute hat die Funkentelegraphie diesen Zustand umstürzend geändert. Sie ist aber eine zweischneidige Waffe, deren Handhabung im Kreuzerkriege äußerste Vorsicht erfordert, sofern nicht der erwartete Nutzen sich in einen verhängnisvollen Schaden verkehren soll. Denn durch die Entzifferung geschlüsselter Nachrichten, durch die Tätigkeit der Funkpeilstellen und auf manche andere Weise kann die Funkentelegraphie zum unfreiwilligen Verrat führen.

Ungeachtet aller phantastischen Möglichkeiten, die der technische Stand der Funkentelegraphie heute freigibt, erfordert das Spiel dieses Instruments deshalb,

sei es im Angriff oder in der Abwehr oder in beidem zugleich, eine Meisterhand. Auch in diesem Falle wird die Partei den Vorsprung haben, die über ein erdumspannendes Netz hochwertiger, durch befestigte Stützpunkte gedeckter Landfunkstellen verfügt.

Die Vorbereitung des gigantische Ozeanräume umfassenden Kreuzerkriegs der Zukunft stellt an die Admiralsstäbe der beteiligten Seegroßmächte Anforderungen von bisher kaum übersehbarem Ausmaße. Bei der Auswahl der Führer wird die instinktsichere Fähigkeit geopolitischen Denkens eine unerläßliche Voraussetzung bilden müssen.

### SVEN HELANDER:

#### Die Hauptstadt als Verkehrszentrum

*Der Aufsatz Professor Helanders ist rein verkehrswissenschaftlich gedacht. Er befaßt sich bewußt nicht mit den natürlich-geopolitischen Grundlagen des Verkehrs der Hauptstadt.*

*Die Schriftleitung.*

Wenn wir die Staats- und Wirtschaftspolitik als fördernde Faktoren in der Heranbildung der Hauptstadt als Verkehrszentrum hier besonders betonen wollen, so lohnt es sich, zunächst einmal auch die entgegengesetzte Frage zu stellen: war vielleicht die Hauptstadt von vornherein verkehrsgeographisch so günstig gelegen, daß die Hauptstadt schon wegen der natürlichen Lage geeignet sein mußte, sich zum Verkehrszentrum zu entwickeln?

Es sind sehr verschiedenartige Momente, die historisch bestimmend waren, damit eine Stadt sich zur Hauptstadt des Landes entwickelte. Aber man braucht sich eine Weltkarte nur anzusehen, um zu begreifen, daß eine günstige Verkehrslage oft auch eine wichtige Rolle dabei gespielt haben muß. Wir finden da Hauptstädte, gelegen an wichtigen, natürlichen internationalen Verkehrswegen, woran das betreffende Land beteiligt ist, so Kopenhagen und Konstantinopel; oder bei der Mündung des Hauptflusses des Landes ins Meer, so London, Lissabon und Buenos Aires; oder bei der Verbindung eines wichtigen Binnensees mit dem Meere, so Stockholm. Aber freilich gibt es genügend Hauptstädte, die so weit entfernt von den natürlichen Verkehrswegen gelegen sind, wie nur denkbar: Berlin, Moskau, Bukarest, Bern, Brüssel, Mexiko, Bogotá, La Paz usw. Es kann allerdings dabei die bloße geographische Mittellage, wie am berühmtesten Madrid, Möglichkeiten künstliche Verkehrswege herzustellen, schaffen, die eine gleichmäßige Beherrschung des ganzen Landes von einem Zentrum aus besonders erleichtern. Hier kommt der Verkehrspolitik zugunsten der Hauptstadt eine geradezu staaterhaltende Bedeutung zu. Aber auf jeden Fall können wir von der natürlichen Verkehrslage allein eine Tendenz der Hauptstadt, sich zum Verkehrszentrum zu entwickeln, nicht ableiten.

So entschieden die kapitalistische Entwicklung, wie wir sehen werden, dazu beigetragen hat, die Hauptstadt zum Verkehrszentrum zu machen, so wirken für diese Entwicklung auch so starke staatspolitische und verwaltungsmäßige Gründe mit, daß wir eine solche Tendenz schon sehr frühzeitig feststellen können.

Schon im alten Ägypten sprach (1) man zur Zeit der 18. Dynastie vom Nil als dem „Königswege“ im Sinne des „Weges zum König“ — die Staatsbürger mußten zum König, und dafür war die Verbindung mit dem Sitz des Königs notwendig.

In der Lehre des Konfuzius ist es sogar ein integrierender Bestandteil seiner Staatslehre, daß die Hauptstadt gute Verkehrsverhältnisse haben muß (2). Schon im 2. Jahrtausend v. Chr. wurde also in dem großen Chinesischen Reich die Notwendigkeit erkannt, alle Teile des Landes durch bestimmte und bekannte Wege mit der Hauptstadt zu verbinden. Kublai hat dann von Peking aus einen großen Kanal bauen lassen, wodurch eine Verbindung mit allen größeren Flüssen des Landes hergestellt wurde. Nicht nur in der Binnenschifffahrt wurde Peking so zu einem Zentrum, sondern Kublai ließ auch von Peking aus radial durch das ganze Reich Straßen ziehen, sie in guten Zustand versetzen und ordnete ein gutes System von Kurierdiensten.

Vom Perserreich wissen wir (3), daß bis zum Jahre 515 v. Chr. die Verbindung der Hauptstadt mit den wichtigsten Provinzen durch Dareios hergestellt war. Allerdings hat keine der drei Residenzen absolut überwiegende Bedeutung erhalten.

Zur Zeit Cäsars waren (4) die wichtigsten Städte Italiens alle mit Rom fast direkt durch Kunststraßen verbunden, und es mündeten mindestens 16 solche Straßen in oder bei Rom. Die hervorragende Qualität dieser Straßen läßt auf die Absicht schließen, alle Landschaften besonders fest mit der Tiberstadt zu verknüpfen. Ja, im alten Rom hatte die Erkenntnis, daß die Hauptstadt Verkehrszentrum sei, überhaupt schon die Form des Sprichwortes angenommen: „Alle Wege führen nach Rom.“ Aber auch die maritimen Hilfsmittel Italiens konnten von Rom aus besonders gut benutzt werden, so daß Rom gerade geeignet war, alle Teile des Reiches besonders fest zusammenzuhalten (5).

Als entscheidend für das byzantinische Reich und als ein Vorzug gegenüber Rom wird zugunsten Konstantinopels wiederum angeführt (6): „Es war ein Zentrum, von dem aus es leicht war, mit den wichtigeren Provinzen zur See zu verkehren.“

Die hier erwähnten älteren Staaten waren alle mehr oder weniger zentralistische Staaten, wobei staatspolitische Überlegungen für die verkehrsmäßige Begünstigung der Hauptstadt vor allem entscheidend waren. Die heutige Entwicklung ist auch von staatspolitischen Erwägungen mit bestimmt. Doch hat die wirtschaftliche Entwicklung diesem Problem auch eine erhöhte Bedeutung verliehen.

Zuerst hören wir davon aus England. Dort war im Jahre 1555 ein Gesetz durch-



geführt, wonach die Kirchspiele verpflichtet waren, durch vier Tage Arbeit der Einwohner im Jahr für die Instandhaltung der Wege Sorge zu tragen. Aber unter Karl II. war London eine so große Stadt geworden, daß die Grafschaften in seiner Nähe einen so großen Verkehr erhielten, daß die Wege auf diese Weise nicht mehr in ordnungsmäßigem Zustand blieben, sondern im Jahre 1663 mußten Wegesteuern eingeführt werden, wodurch die Benutzer der Wege für ihre Instandhaltung herangezogen wurden (7) — ein Zeichen, daß das Verkehrsproblem der Hauptstadt als von besonderer Art anerkannt wurde.

Auch in Frankreich erklärte ein Kritiker des Übergewichtes der Hauptstadt wie der ältere Mirabeau (8): „J'ai dit que les Chemins et les Canaux de communication devoient être tracés et conduits avec soin de la Capitale aux extrémités des Provinces; ils aboutissent alors à l'étranger.“ Aber Sombart stellt für Frankreich der damaligen Zeit fest (9): „Mehr als in irgendeinem anderen Lande war die nächste Umgebung der Hauptstadt wesentlich reicher mit Straßen ausgestattet als die übrigen Provinzen.“ Allerdings darf dies nicht überschätzt werden, da eine Ordonanz aus dem Jahre 1719 die Straße zwischen Paris und Orléans „entièrement dégradé et devenu impracticable“ bezeichnet.

Je mehr die Länder sich nun von der Naturalwirtschaft entfernten, desto leichter konnten die Hauptstädte sich entwickeln, wobei allerdings die Verkehrsentwicklung zugleich auch Bedingung ihrer Entwicklung war (10).

Die Hauptstadt erhält nun allerdings im Verlauf der kapitalistischen Entwicklung besonders günstige Voraussetzungen, sich zum Wirtschaftszentrum des Landes zu entwickeln und muß dann allerdings auch Verkehrszentrum sein. Schon in ihrer Eigenschaft als Großstadt braucht die Hauptstadt gute Verkehrsverhältnisse, die eine Voraussetzung der in allen Großstädten weitgehenden Arbeitsteilung sind (11).

Wenn die Bevölkerungsentwicklung im kapitalistischen Wirtschaftsleben in der Richtung gegangen ist, daß die Städte sich schneller als das Land vergrößert haben und die Großstädte sich schneller als die Kleinstädte hierbei entwickelten, so bedeutet diese Bevölkerungskonzentration, daß in sehr vielen Fällen die Hauptstadt einen wachsenden Anteil der Gesamtbevölkerung ausmacht — selten durch natürliches Wachstum, sondern weil die wirklichen und eingebildeten wirtschaftlichen Vorteile der Hauptstadt die sonstige Bevölkerung heranlockt. Die Voraussetzung hierfür ist allerdings die bevorzugte Verkehrslage der Hauptstadt, der somit auch eine nicht zu unterschätzende bevölkerungspolitische Bedeutung zukommt.

Die große Bevölkerungsmenge muß aber ernährt werden, was mit Hilfe der nächsten Umgebung der Hauptstadt allein nicht möglich ist. Daß das Konsumtionszentrum der Hauptstadt mit einem weiteren Umkreis des Landes verkehrsmäßig verbunden ist, ist buchstäblich eine Lebensfrage ihrer Einwohnerschaft.

Wird nun die staatliche Wirtschaftspolitik überhaupt wichtiger, so sammeln sich immer mehr Interessenorganisationen in der Hauptstadt, wo die Verhand-

lungen in den entscheidenden wirtschaftspolitischen Fragen geführt werden. Etwas hauptstädtische Gesichtspunkte, z. B. in der Industriepolitik, werden infolgedessen in diesen Organisationen oft nicht zu vermeiden sein, die sich auch auswirken können, wenn die Verkehrsinteressen der Industrie vertreten werden. Wird das Notenbankwesen in der kapitalistischen Entwicklung mit Notwendigkeit zentralisiert (12), bildet sich eine entscheidende Zentralbörse heraus (13), so heißt das in den beiden Fällen praktisch eine Verlegung zur Hauptstadt. Auch im privaten Bankwesen bleiben die Folgen nicht aus — eine Verlegung des Schwerpunktes zur Hauptstadt wird notwendig, eine Entwicklung, die recht sinnfällig hervortritt in den noch verbliebenen Provinznamen leitender hauptstädtischer Banken: Dresdener Bank, Crédit Lyonnais usw. Alle diese Institutionen brauchen aber hervorragende Verkehrsbeziehungen mit dem ganzen Lande, und das heißt wiederum, daß die Hauptstadt Verkehrszentrum wird.

Tritt das eine Land mit dem anderen in wirtschaftliche Beziehungen, so ist es für den Fremden oft naheliegend, sich zunächst an die Hauptstadt zu wenden. Die verschiedenen zentralen Instanzen in der Hauptstadt erleichtern auch dort die eigene Aktivität in fremden Ländern. Entwickeln sich nun die internationalen Wirtschaftsbeziehungen, so braucht die Hauptstadt durchaus nicht immer, kann aber daraus erhöhte wirtschaftliche Bedeutung erhalten, was ihre Verkehrslage nochmals stärken muß.

Nun ergibt sich das Verkehrszentrum als solches aus der Notwendigkeit, ein System des Verkehrswesens innerhalb der eigenen Volkswirtschaft zu erhalten, und in jedem System muß aus rein formalen Gründen auch eine Zentralstelle vorhanden sein. Es ist dann sehr naheliegend, daß als die nun irgendwo notwendige Zentralstelle eben die Hauptstadt des Landes genommen wird. Die Systematisierungstendenz als solche trägt dann dazu bei, die Hauptstadt verkehrsmäßig wichtiger zu machen, als es der rein natürlichen Verkehrslage entsprochen hätte. Zur Hauptstadt verlegt man die Zentralinstanzen der Verkehrsverwaltungen, mehr oder weniger ausgeprägt laufen hier die Hauptlinien des Landes zusammen, und man muß über dieses Verkehrszentrum, um von der einen Linie zur anderen zu gelangen. Der Ausgleich zwischen Verkehrsbedürfnissen verschiedener Linien wird über die Hauptstadt geleitet, in deren Nähe notwendige Reserven verfügbar sind. Die meist guten lokalen Verkehrsmittel der Hauptstadt werden mitbenutzt, die Aufgaben des Verkehrszentrums zu lösen usw.

In solchen Fällen, in denen ein Gesamtsystem der Eisenbahnen im voraus entworfen wurde, können wir auch literarisch nachweisen, daß die Zusammenfassung des Systems in der Hauptstadt vorgesehen wurde. In dem berühmten Eisenbahnsystem Friedrich Lists war vorgesehen, daß in Preußen, nachdem die Eisenbahn Hamburg—Berlin gebaut worden war, in folgender Ordnung weitere Anlagen folgen sollten (14):

- a) Berlin—Potsdam—Leipzig,
- b) Magdeburg—Braunschweig,
- c) Berlin—Stettin,
- d) Berlin—Dresden,
- e) Berlin—Frankfurt a. d. Oder—Thorn.

Wie stark in diesem Plan Berlin — von dem Süddeutschen List! — zum Mittelpunkt gemacht wird, ist einleuchtend.

In Frankreich wurde durch Gesetz vom 11. Juni 1842 das System der französischen Eisenbahnen festgesetzt. Dieser Plan ist Ende der 50er Jahre so weit verwirklicht, daß fünf große Gesellschaften, Nordbahn, Paris-Orléans-Bahn, Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, Ostbahn und Westbahn strahlenförmig von Paris aus das Land durchziehen, und nur die sechste Bahn, die Südbahn, erreicht nicht die Hauptstadt (15).

Auch das Eisenbahnwesen Österreich-Ungarns war nach einem Gesamtplan angelegt, der Wien zum Mittelpunkt eines Sternes der Eisenbahnlinien machte, die es mit allen Teilen des Reiches verbanden — Partsch (16) verglich sogar Wien und die dort ausstrahlenden Verkehrsfächer mit dem voll entfalteten Rad eines Pfauenschweifes. Auch die Eisenbahnverwaltung war in besonders hohem Grade in Wien konzentriert, und zwar auf Kosten der Lokalverwaltungen (17). Von diesen Linien sind allerdings nur wenige nach dem Kriege in den Händen Österreichs geblieben, nämlich diejenigen nach Westen und Süden. Das Verkehrszentrum ist geblieben von einem System, das künstlich auseinandergerissen wurde.

In Schweden lag ebenfalls ein Gesamtplan des Eisenbahnbaues von Nils Ericson vor, der ebenfalls in seinem System Stockholm zum Verkehrszentrum gemacht hat (18).

Daß ein Verkehrssystem ein Verkehrszentrum haben muß, ist schließlich nur ein formaler Grund, so wichtige verkehrstechnische Argumente hier auch mitspielen mögen. Es sind nun aber sehr wichtige materielle Gründe, die diese Entwicklung zur zwingenden Notwendigkeit machen.

Wir können diese Gründe unterscheiden in verwaltungsmäßige, militärische und wirtschaftliche.

Je umfassender die Staatsverwaltung ist, desto wichtiger die Verkehrsverbindungen. Deshalb tritt dieses Bedürfnis im Zeitalter des Wirtschaftsliberalismus weniger stark hervor. Aber ein gewisses Minimum an Verbindung ist trotzdem notwendig, sei es in noch so primitiver Form. So muß z. B. noch heute die chinesische Verwaltung wegen des unausgebauten Eisenbahnnetzes einen Kurierdienst unterhalten (19), und es geht z. B. die längste Kurierlinie der Welt von Tifafu in Chinesisch-Turkestan über Urga nach Kalgan mit einer Länge von 6930 km. Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Kuriere beträgt 50 km je Tag, wobei alle Möglichkeiten benutzt werden: Kamele, Yaks, Maultiere, Flöße aus



aufgeblähten Rindshäuten. Es ist ein gewaltiger Schritt von jener Art der Verkehrsverbindung etwa zu der Lage in Kolumbien, aus welchem Lande berichtet wird (20), daß „die Regierung die Absicht hat, die Hauptstadt Bogotá mit den übrigen Departements-Hauptstädten zu verbinden“. Und trotzdem gibt diese einzige Mitteilung Einblick in eine Regierungsmaschinerie, die der Europäer sich kaum vorstellen kann. Für die Staatsverwaltung auf westeuropäischer Kulturstufe ist es eine Notwendigkeit, die ständige Fühlungnahme zwischen der Regierungszentrale in der Hauptstadt und allen Provinzzentralen aufrechtzuerhalten.

So wichtig ist jedoch die Tatsache, daß es die Hauptstadt ist, die Verkehrszentrum sein muß, daß dies sogar in die allgemeine Politik mit hinübergreifen kann. So ist in Bolivien Sucre die gesetzliche Hauptstadt, aber La Paz, das leichter erreicht werden kann, „has long been used as the actual capital of the country“ (21).

Sogar in die Außenpolitik kann unser Problem hinüberschlagen. Daß Wilna das natürliche Verkehrszentrum der litauischen Eisenbahnen sei, ist ein Hauptargument, das von litauischer Seite gegen Polen angeführt wird (22).

Daß die Hauptstadt aus militärischen Gründen sich zum Verkehrszentrum entwickeln muß, ist ein Zwang, der je nach der militärischen Lage mehr oder weniger stark empfunden wird. Die Hauptstadt wird immer der Sitz von Kriegsministerium und Generalstab sein und wird wegen ihrer politischen Bedeutung meist eine recht starke Garnison haben. Auch der umgekehrte Einfluß liegt vor: weil die Hauptstadt meist Verkehrszentrum ist, braucht sie eine starke Garnison, weil die Eroberung jenes Verkehrszentrums die entscheidendsten Konsequenzen erhalten könnte (23). Die allzu offene natürliche Verkehrslage der Hauptstadt kann auch eine politische Gefahr für das ganze Land bedeuten, wovon zahlreiche Beispiele in der Weltgeschichte vorliegen, Kopenhagen 1805, Belgrad 1914 usw. Aber eben jene Gefahren führten zu einer Verlegung der türkischen Hauptstadt nach Angora, wobei die verkehrsmäßig ungünstiger gelegene Stadt aus politischen Sicherheitsgründen vorgezogen wird. Allerdings kann auch die verkehrsmäßig geschützte Lage keinen absoluten Schutz gewähren — sogar Madrid wurde 1812 vorübergehend von Wellington erobert.

Als Preußen zum ersten Male im Jahre 1847 eine Staatsanleihe zum Zwecke einer Eisenbahn aufnahm, war das für die militärisch entscheidende Strecke Berlin—russische Grenze (24).

Sogar der Lokalverkehr der Hauptstadt kann eine strategische Bedeutung erhalten, so war beim Bau der Berliner Stadtbahn im Jahre 1882 sehr stark die Erwägung mitentscheidend (25), daß eine von der Ost- zur Westgrenze des Reiches durchgehende Eisenbahnlinie den raschen Aufmarsch an der jeweilig bedrohten Grenze erleichtert werden konnte.

Betrachten wir nun die wirtschaftlichen Ursachen, die die Hauptstadt zum Verkehrszentrum machen, so treten diese in verschiedenartiger Form hervor.

Als Zentrum seines Landes ist seit alters her Paris bekannt — schon im Mittelalter war es wegen seiner Geltung in Handel und Gewerbe für die Wissenschaft und Kirche allen anderen Plätzen in Frankreich voran (26). Durch Gesetz vom 11. Juni 1842 wurde das System der französischen Eisenbahnen festgelegt. Artikel 1 des Gesetzes bestimmt, daß Frankreich mit einem Netz von Eisenbahnen versehen werden soll, wobei 7 Hauptlinien namentlich aufgeführt werden, von denen 5 von Paris ausgehen. Dieser Plan war Ende der 1850er Jahre im wesentlichen verwirklicht und das Land wird strahlenförmig von Paris aus mit Eisenbahnen durchzogen (27). Schon durch die überragende Bevölkerungszahl ist Paris heute verkehrswirtschaftlich wichtig. Aber nicht allein wegen seines eigenen Konsumtionsbedarfes, sondern über Paris werden z. B. geleitet Wein und Gemüse aus Südfrankreich, Gefrierfleisch aus Übersee usw., die von Paris aus dann weiter befördert werden (28). Die guten Beförderungsmöglichkeiten zur Hauptstadt, dem Sitz eines leistungsfähigen Großhandels usw., locken mehr Konsumtionsgüter heran, was die Verkehrsbenützung noch mehr steigert.

Es steigt aber auch die ganze wirtschaftliche Aktionskraft der Hauptstadt infolge der Verkehrserleichterung. So wurde unter Alexander II. Moskau Mittelpunkt des russischen Eisenbahnnetzes und Schulze-Gävernitz (29) stellt fest, daß mit den Eisenbahnen Moskaus Sprache und Geschmack nach allen Seiten ausstrahlen und wie sie beide Rußland eroberten, so auch die ihnen folgenden Moskauer Industrieprodukte.

Über Budapest sagt Kohl, daß die Eisenbahnen von dort ausstrahlen „wie die vier Schwertstreiche der gekrönten Könige Ungarns nach allen vier Weltgegenden“ (30). Nicht der Bau der Eisenbahnen allein ist wichtig. Aus Ungarn wird also hervorgehoben (31), wie der dortige Zonentarif den Verkehr mit Budapest erleichtert hat und damit zur wirtschaftlichen Hebung der Hauptstadt Ungarns beigetragen hat.

Der Verkehr der Hauptstadt erhält allerdings einen ganz bestimmten wirtschaftlichen Charakter. So können wir allein im Ostseegebiet feststellen, daß ausgesprochene Einfuhrhäfen hier sind: Kopenhagen, Stockholm, Helsingfors, Reval und Stettin, also die Häfen der Hauptstädte, sofern wir dabei Stettin als Vorhafen von Berlin betrachten dürfen (32). Der Konsumtionsbedarf der hauptstädtischen Bevölkerung und der Rohstoffbedarf der hauptstädtischen Industrie erklären hier das Übergewicht der Zufuhr, während die von der hauptstädtischen Industrie hergestellten Fertigprodukte weitgehend im eigenen Lande Absatz finden, mit der Eisenbahn befördert werden oder nur weniger Tonnage der ausgehenden Schiffe in Anspruch nehmen.

Warschau ist vor allem durch seine Verkehrslage begünstigt: an dem Knotenpunkt der Weichsel mit einem wichtigen westöstlichen Verkehrsweg und zugleich auch Zentrum des polnischen Binnenhandels (33).

In der geographisch besonders unregelmäßig geformten Tschecho-Slovakei ist ein wirkliches Verkehrszentrum für das ganze Land aus geographischen Gründen kaum denkbar. Für das alte Böhmen, heute Hauptteil der Tschecho-Slovakei, ist allerdings Prag ein natürliches Zentrum, was auch verkehrspolitisch noch unterstrichen wird, da neun wichtige Eisenbahnlinien nach allen Seiten von der Stadt ausstrahlen (34).

Es entspricht dem sowohl politischen wie wirtschaftlichen Charakter der Eidgenossenschaft, wenn sich in der Schweiz kein Verkehrszentrum entwickeln konnte (35).

In Spanien ist dagegen Madrid Hauptverkehrsknotenpunkt, von wo nach allen Richtungen, insbesondere nach den wichtigeren Hafenplätzen und nach der portugiesischen Grenze, Linien ausstrahlen (36). Hier hatte übrigens schon Karl III. Mitte des 18. Jahrhunderts mit einem Straßenbahnnetz angefangen, dessen Mittelpunkt Madrid war.

Von London geht The Great Northern Rail Road in derselben Richtung und fast genau wie die erste Chaussee („turn-pike-road“), die im Jahre 1663 angelegt wurde. Schon die Römer hatten bedeutende Wege von London nach Cornwallis angelegt, und in derselben Richtung gehen jetzt The Great Western und The South Western Railroad. Und wiederum geht The North Western Railroad nach Liverpool fast denselben Weg wie einst der nordwestliche Römerweg (37). Die Verkehrsmittel haben sich also geändert, aber London ist das Verkehrszentrum geblieben.

Obgleich in England die Entfernungen sehr gering sind, so daß das innere Verkehrsproblem nicht ebenso stark wie in vielen anderen Ländern hervortritt, hat man bei der Eisenbahnreform im Jahre 1921 wohl das Land in vier Gruppen von Eisenbahnnetzen eingeteilt, aber alle Gruppen haben dabei Verbindung mit London erhalten (38).

Auch Edinburgh ist seit Einführung der Eisenbahnen der Hauptbahnhof von Schottland geworden — die meisten aus England kommenden Eisenbahnen laufen hier zusammen, ebenso wie die seit alters her bestehenden Militärstraßen, und von hier aus verteilen sich dann wieder die neuen Linien auf das übrige Schottland (39).

In überseeischen Ländern kann man dieselbe Tendenz feststellen.

In Argentinien hat man die Verbindung mit der Hauptstadt für so wichtig gehalten (40), daß konkurrierende Eisenbahnen sogar recht weit parallel laufen, nur um damit auch Buenos Aires zu erreichen.

Ebenfalls ist in Uruguay das ganze Land von Montevideo ausgehend mit Bahnen überzogen, so daß die zahlreichen lokalen Mittelpunkte untereinander und vor allem mit der Hauptstadt durch ein ziemlich engmaschiges Netz verbunden sind (41).

Die verkehrspolitische Bevorzugung der Hauptstadt kann nun auch über die rationalen Grenzen hinausgehen. So wird als für Peru charakteristisch die unge-



heure Bevorzugung Limas hervorgehoben (42), wobei verkehrswichtige und produktive Gegenden ihre Produkte auf langsamen Wüstenwegen ans Meer oder an die Bahn bringen müssen, ja gewisse innere Gebiete des Landes sogar als politisch gefährdet gelten, da Kolumbien sein Verkehrsnetz stark ausbaut und Peru sich zu stark auf die Verkehrsbedürfnisse der Hauptstadt konzentriert hat.

Interessant ist zu sehen, wie in ganz altmodischen und ganz modernen Verkehrsmitteln dieselbe Tendenz, daß die Hauptstadt Verkehrszentrum wird, wiederkehrt. So hat in Afghanistan die Hauptstadt Kabul allen Verkehr an sich gezogen, obwohl keine Eisenbahnen in dem Lande bestanden (43). Für die neuen Eisenbahnen in Afghanistan soll aber ebenfalls Kabul das Zentrum werden (44). Aber auch die Autostraßen, die Persien nach dem Kriege errichtet hat, haben die dortige Hauptstadt Teheran als Mittelpunkt (45).

Die Hauptstadt Siams, Bangkok, ist vor allem durch das reich verzweigte Verkehrsnetz der Wasserstraßen mit den produktionsreichsten Gebieten des Landes verbunden. Von Bangkok aus schließen die Eisenbahnen das Land auf. Aber über Bangkok vollzieht sich auch nahezu der gesamte Außenhandel von Siam, so daß die anderen Hafenstädte nur eine untergeordnete Bedeutung haben (46).

Durch den Luftverkehr haben viele Hauptstädte erst die Möglichkeit erhalten, mit der Provinz des Landes recht in Verbindung zu kommen. So wird aus Kolumbien berichtet (47), daß während der Flußdampfer von Barranquilla zur Landeshauptstadt Bogotá durchschnittlich 14 Tage, bei schlechtem Wetter oder niedrigem Wasserstand sogar bis zu 20 Tage braucht, so gelangt man durch den Luftverkehr von Barranquilla bis Girardot (840 km) in 8½ Stunden, und von dort kann man Bogotá in 8½ Stunden mit der Eisenbahn erreichen, das sind zusammen 17 Stunden. Die günstigen klimatischen Verhältnisse erlauben die Aufrechterhaltung dieses Verkehrs ohne Schwierigkeit das ganze Jahr, so daß dies für die Entwicklung des kolumbianischen Wirtschaftslebens erhebliche Bedeutung erhält.

Daß auch die Entfernungen von Land zu Land sich verkürzen, kommt vor allem den Hauptstädten zugute. Die Entfernung Bagdad—Teheran ist von 5 Tagen auf 5½ Stunden durch den Luftverkehr herabgesetzt worden; die Post von Shiras nach Teheran kann mit dem Flugzeug in 8 Stunden befördert werden, während sie früher oft einen Monat brauchte (48).

Schon im Jahre 1926 — das Jahr liegt in der Geschichte der Luftfahrt schon sehr weit zurück — waren fast sämtliche europäischen Hauptstädte durch Fluglinien untereinander verbunden (49). Hierbei ist infolge seiner natürlichen Lage und der energischen Luftverkehrspolitik Deutschlands Berlin besonders begünstigt. Im selben Jahr konnten 12 europäische Hauptstädte innerhalb eines Tages auf dem Flugwege erreicht werden.

Allerdings bemerken wir, daß im Seeverkehr, der von der natürlichen Lage besonders abhängig ist, sehr oft nicht die Hauptstadt die entscheidende Bedeutung

hat. Im Gegenteil, der Haupthafen des Landes, der vor allem den Verkehr mit andern Ländern besorgen soll, oder wenigstens entscheidend wichtig ist, ist sehr oft nicht in der Hauptstadt des Landes gelegen: Hamburg, Liverpool, Marseille, Genua, Rotterdam, Antwerpen, Gotenburg, New York, Yokohama usw. — der Verkehr hat sich hier als städtebildender Faktor geltend gemacht (50).

Es bestehen gewiß Ausnahmen davon, daß die Hauptstadt Verkehrszentrum ist, aber als vorwiegende Regel können wir diese Eigenschaft der Hauptstadt doch feststellen. Das bedeutet, daß alle Wirkungen des modernen Verkehrs hier bei jenem bevorzugten Punkt des Verkehrssystems in potenziertem Grade hervortreten. Die Hauptstadt wird also besonders wenig von dem abhängig, was als Naturgeschenk dieser Gegend zu betrachten ist, sondern Menschen und Rohstoffe werden von weit her herangezogen und nach überall hin gehen die Produkte der Hauptstadt. So wird z. B. in Schweden hervorgehoben (51), daß der Zuzug nach Stockholm als Folge der Eisenbahnen von einem viel größeren Teile des Landes direkt erfolgt. Daß so viel Fremdes in der Hauptstadt zu finden ist, finden wir überall — die Ostinvasion in Berlin, das Allerweltzentrum in London, der europäische Zivilisationsfirnis exotischer Hauptstädte.

Das Verkehrszentrum bringt aber dem eigenen Lande viele besondere Konsequenzen.

Hier ist der geeignete Sitz von vielen wirtschaftlichen Monopolen — von hier aus läßt sich der betreffende Ausschnitt der eigenen Volkswirtschaft am leichtesten beherrschen, eben unter Ausnutzung der guten Verkehrsverhältnisse. Deshalb ist die Hauptstadt auch der Sitz vieler direkter oder abgeleiteter Monopoleinkommen. Das ist wiederum der Grund dafür, daß so oft das Gefühl des wirtschaftlichen Gegensatzes zwischen Provinz und Hauptstadt entstehen kann.

Am Sitz der Börse sind die spekulativen Übertreibungen meist am größten, ist man aber auch den Konjunkturschlägen des Weltmarktes am meisten ausgesetzt. Hier bricht im allgemeinen die wirtschaftliche Krise zuerst aus und die guten Verkehrsverbindungen pflanzen dann die Krise in die ganze heimische Volkswirtschaft weiter.

Wenn die Hauptstadt als Konsumtionszentrum gute Verkehrsverbindungen haben mußte, um ihre große Bevölkerung zu ernähren, so hindert das nicht, daß die Hauptstadt des Landes meist eine der teuersten Städte des Landes ist, wie man in jeder Lebenskostenstatistik leicht feststellen kann.

Trotz der hohen Lebenskosten ist die Hauptstadt aber auch die Stadt des luxuriösen Lebens. Es mögen die Monopoleinnahmen, von denen wir sprachen, aber auch die Zinseinnahmen der sich zur Hauptstadt zurückziehenden Rentner, die Einflüsse von Hof und Diplomatie und besuchenden Fremden hier mitwirken — der hohe Lebensstandard ist unleugbar. Das bedeutet nun einen besonderen Druck für alle diejenigen, die keine Sonderquellen ihrer Einkommen haben. Und dieser

Druck geht dann weiter auf die Kinderzahl. Das Leben, das „man“ führt in der Hauptstadt, mit allen täglichen Versuchungen, die für die hingezogenen um so größer werden, da diese Vergnügungen den Reiz des Ungewohnten haben, ist kostspielig, die Mietskosten erlauben keine große Kinderzahl und die Hauptstadt wird eine sterile Stadt. Die Verkehrsverbindungen erhalten die neue Bedeutung, daß dadurch die Menschen zur Hauptstadt kommen, die die Frauen der Hauptstadt nicht bringen, da ohne diesen Zuzug viele Hauptstädte aussterben würden. Die übrigen Teile der Volkswirtschaft werden entsprechend entvölkert und können sich relativ weniger entwickeln.

Wenn wir vorher von dem notwendigen Zentrum des nationalen Verkehrssystems sprachen, muß einschränkend allerdings festgestellt werden, daß gerade das Systematische jenes Systems uns doch aus sehr vielen Ländern kritisiert worden ist — aus viel mehr Ländern wurde auf jeden Fall bestätigt, daß die Hauptstadt ein Verkehrszentrum sei. Es scheint, als ob wenigstens recht oft das Verkehrszentrum vorgezogen wurde vor dem systematischen Ausbau innerhalb der ganzen Volkswirtschaft, als ob also eine recht erhebliche Bevorzugung gerade der Hauptstadt in verkehrspolitischer Hinsicht festzustellen wäre. Das geht dann über den Rahmen rationaler Verkehrspolitik hinaus und bedeutet eine einseitige Verschiebung zugunsten eines an sich gewiß sehr wichtigen Teiles der ganzen Volkswirtschaft. Wenn vorhin von Peru angeführt wurde, daß Lima im Verkehrsnetz einseitig bevorzugt sei, so ist das mit dem bloßen Auge an Hand der Eisenbahnkarte schon festzustellen. Unsere Anforderungen an das Verkehrssystem gehen aber weiter: wir verlangen einen solchen Ausbau des Verkehrswesen, daß die optimale Entwicklung der ganzen Volkswirtschaft dadurch ermöglicht wird und daß die im Gesamtinteresse wichtigsten Aufgaben der Staatspolitik gelöst werden können. Wird nun von gar zu vielen Ländern bestritten, daß ein wirkliches Verkehrssystem besteht, und stellen wir gleichzeitig fest, daß der Zentralpunkt des doch sehr oft fehlenden oder unzulänglichen Verkehrssystems trotzdem vorhanden ist, dann ist die verkehrspolitische Aufgabe, was die Hauptstadt angeht, eigentlich „zu gut“ gelöst, d. h. die Hauptstadt ist bevorzugt, relativ zuungunsten der übrigen Volkswirtschaft. All die Gefahren, die eine Hauptstadt mit sich bringt und die eben erwähnt wurden, werden relativ vergrößert als Folge einer Verkehrspolitik, die, isoliert für sich, durchaus rational erscheinen mag, in der einseitigen Vernachlässigung der Gesamtaufgaben des ganzen Verkehrssystems aber eine Disproportionalität der Verkehrsentwicklung herbeiführt, die nicht mehr rational ist.

- (1) W. Götz, *Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels*. Stuttgart 1888, S. 44. — (2) Chen-Huan-Chang, *The economic principles of Confucius and his school*. New York, Columbia University 1911, S. 418; W. Götz, a. a. O., S. 126, 655. — (3) W. Götz, a. a. O., S. 163, 178. — (4) W. Götz, a. a. O., S. 322 f. — (5) J. G. Kohl, *Die geographische Lage der Hauptstädte Europas*, Leipzig 1874, S. 57, 60. — (6) W. Cunningham, *An Essay on*



- Western Civilization in its economic aspects. Cambridge 1911, I, S. 197. — (7) A. Anderson, Historical and Chronological Deduction of the Origin of Commerce. New ed. Dublin 1790, II, S. 134, 628. — (8) V. R. de Mirabeau, L'Ami des Hommes. Avignon 1756, III, S. 46. — (9) W. Sombart, Der moderne Kapitalismus, 2. Aufl., II. Bd., 1. Halbband. München und Leipzig 1917, S. 248. — (10) E. F. Heckscher, Merkantilismen. Stockholm 1931, I, S. 19. — (11) W. Roscher, Nationalökonomik des Gewerbefleißes und Handels, 8. Aufl. Stuttgart und Berlin 1913, S. 77. — (12) S. Helander, Theorie der Zentralisation im Notenbankwesen. Jena 1916. — (13) K. Wiedenfeld, Wesen und Wert der Zentralproduktenbörsen. Jahrbuch für Gesetzgebung Verwaltung und Volkswirtschaft., 1903, S. 511 ff. — (14) A. v. d. Leyen, Friedrich List der Vorkämpfer des deutschen Eisenbahnwesens. S. A. Berlin 1932, S. 130/131. — (15) B. Witte, Eisenbahn und Staat. Weltwirtschaftliches Archiv, 4. Erg.-Heft. Jena 1932, S. 130/131. — (16) J. Partsch, Mitteleuropa. Gotha 1906, S. 265. Vgl. auch B. v. Endres, Österreichs Verkehrswesen. Zeitschr. f. Geopolitik, VII. Jahrg. Berlin-Grunewald 1931, S. 88. — (17) M. M. von Weber, Nationalität und Eisenbahnpolitik. Wien 1876, S. 83, 92. — (18) N. Ericson, Betänkande rörande Statens Jernvägsbyggande. Stockholm 1856, S. 4; derselbe, Jernväg genom Stockholm. Stockholm 1863, S. 1. — (19) F. Otte, China. Wirtschaftspolitische Landeskunde. Petermanns Mitteilungen. Erg.-Heft 194. Gotha 1927, S. 93. — (20) R. Herrán, Kolumbien. Ein Handbuch. Hamburg 1927, S. 70. — K. H. Birkholtz, Kolumbien. Berlin 1932, S. 83. — (21) Bulletin of the Pan American Union. Washington 1929, S. 720. — (22) O. Rutter, The New Baltic States. London 1925, S. 30 f. — (23) H. Frobenius, Abriß einer Militärgeographie Europas I. Erg.-Heft 184 zu Petermanns Mitteilungen. Gotha 1915, S. 116. — (24) M. M. von Weber, Nationalität und Eisenbahnpolitik. Wien 1876, S. 50. — (25) R. Hennig, Grundzüge einer militärischen Verkehrspolitik. Berlin 1917, S. 37. — (26) W. Götz, a. a. O., S. 532. — (27) R. v. Kaufmann, Die Eisenbahnpolitik Frankreichs. Stuttgart 1896, I, S. 33, 36, II, S. 189. — B. Witte, Eisenbahn und Staat. Weltwirtschaftliches Archiv. Erg.-Heft 4. Jena 1932, S. 130 f. — (28) R. Billé, Le chemin de fer de Paris à Bordeaux. Annales de Géographie. XXXIXe Année. Paris 1930, S. 458, 460, 464. Vgl. auch R. v. Kaufmann, Die Eisenbahnpolitik Frankreichs. Stuttgart 1896, II, S. 681 f. — (29) G. von Schulze-Gävernitz, Volkswirtschaftliche Studien aus Rußland. Leipzig 1899, S. 59. — (30) J. G. Kohl, a. a. O., S. 267. — (31) A. Lorence, Die Eisenbahnpolitik Ungarns. Diss. Heidelberg 1909, S. 57. — Vgl. auch v. Saarossy-Capeller, Die zehnjährige Tätigkeit der Königl. Ungarischen Staatseisenbahnen auf dem Gebiete der Volkswirtschaft. Budapest 1885, S. 93. — (32) S. Helander, Die Ostsee als Verkehrsgebiet. Wirtschaftsdienst, XVI. Jahrg. Hamburg 1931, S. 878. Über Stettin vgl. H. Kretschmer, Zur Entwicklung der Verkehrslage und Hinterlandsgestaltung Stettins. 1934, S. 12 f., 25. — (33) O. Jessen, Die Lage der Hauptstädte im Neuen Europa. Zeitschrift für Geopolitik, 1. Jahrg. Berlin-Halensee 1924, S. 579. — (34) O. Jessen, a. a. O., S. 571. — (35) H. Frobenius, Abriß der Militärgeographie Europas I. Petermanns Mitteilungen. Erg.-Heft 184. Gotha 1915, S. 96. — (36) E. Roesner, Die Eisenbahnen in Spanien. Archiv für Eisenbahnwesen, 48. Jahrg. Berlin 1925, S. 542. — J. G. Kohl, a. a. O., S. 96. — (37) J. G. Kohl, a. a. O., S. 171 f. — (38) A. Sperring, Die Entwicklung der englischen Eisenbahnen seit 1921. Archiv für Eisenbahnwesen, 51. Jahrg. Berlin 1928, S. 665. — (39) J. G. Kohl, a. a. O., S. 191. — (40) C. Offermann, Die Eisenbahnen in Lateinisch-Amerika. Archiv für Eisenbahnwesen, 39. Jahrg. Berlin 1916, S. 1159. — R. Großmann, Die Entwicklung des Verkehrs in Argentinien und ihre Wirkungen auf die Volksbildung. Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg, Bd. 36. Hamburg 1924, S. 250. — W. S. Barclay, The Geography of South American Railways. The Geographical Journal, 49. Jahrg. London 1917, S. 189. — (41) P. F. Kupka, Die Eisenbahnen in Lateinisch-Amerika. Archiv für Eisenbahnwesen, 34. Jahrg. Berlin 1911, S. 163. — O. Maull, Uruguay. In Andree-Heiderich-Siebert, Geographie des Welthandels. 4. Aufl., Bd. II. Wien 1927, S. 916. — (42) A. Möckel, Peru. Wirtschaftsdienst, XVIII. Jahrg. Hamburg 1933, S. 1004. — (43) E. Trinkler, Afghanistan. Petermanns Mitteilungen. Erg.-Heft 196. Gotha 1928, S. 56. — (44) Eisenbahnen in Afghanistan. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, 71. Jahrg. Berlin 1931, S. 86.

— (45) R. Urden, *Der Orient*. In Andree-Heiderich-Siebert, a. a. O., II, S. 46. — (46) H. J. Wehrli, *Vorder- und Hinterindien*. In Andree-Heiderich-Siebert, a. a. O., Bd. II., S. 360. — (47) W. Teubert, *Die Welt im Querschnitt des Verkehrs*. Berlin-Grünwald 1928, S. 243. — (48) R. Urden, *Der Orient*. In Andree-Heiderich-Siebert, a. a. O., II, S. 47. — (49) C. H. Pollog, *Der Weltluftverkehr*. Leipzig und Berlin 1929, S. 18, 20. — (50) F. Ratzel, *Anthropogeographie*. 2. Aufl. Stuttgart 1912, II, S. 310. — (51) E. F. Heckscher, *Till belysning av järnvägarnas betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling*. Stockholm 1907, S. 132.

### KARL HAUSHOFER:

## Geopolitik in den Handbüchern des Wissens

Wenn uns nicht die eigene Lebenserfahrung überzeugend den Weg gewiesen hätte, zu einer geopolitischen Anschauung des Weltbildes hinzufügen, dann könnte uns die zunehmende geopolitische Betrachtungsweise der großen Handbücher des Wissens in unserm Volk auf diesem Wege bestärken. Geopolitisch ist im schönen Band XV des Großen Brockhaus das mit maßvoller Klugheit gezeichnete Städtebild von „Prag“; der geopolitische Begriff „Preußen“ springt selbst dem schlichtesten Leser in seiner ganzen Problematik, seiner ungeheuren zeitgeschichtlichen Bedeutung aus Karten, Geschichtlichem, Persönlichkeiten und Folgebegriffen mit solcher Geschlossenheit und Wucht entgegen, daß er allein tagelanges Studieren verträgt. Schärfer noch könnte vielleicht die Synthese des „Rheins“, liebevoller die Bedeutung eines „Karl Ritter“ gerade für uns Heutige herausgearbeitet werden. Dafür aber bietet auch dieser Band wieder an zahlreichen Stellen gerade in seiner straffen Kleinarbeit viele Zeichen für das geopolitische Leben, das seine Mitarbeiter durchdringt und sich mehr und mehr mit dem Reifen des Gesamtwerks zur Geltung bringt. Nur beim „Raum“ ist die politische Raumanschauung und Raumwürdigung zu kurz gekommen; das erbringt hier ungewollt einen Beweis für die Notwendigkeit der geopolitischen Forderung gerade in der strengsten geisteswissenschaftlichen, nicht nur naturwissenschaftlichen Seite. Es sind vielleicht Arbeiten, wie die von Pintschovius, die in künftigen Bänden dem politischen Raum sein Raumrecht verschaffen werden.

Vom rüstig fortschreitenden „Großen Herder“ liegen seit der letzten Überschau die Bände 6—8 vor.

Schon Bd. VI „Hochrhein bis Konsequenz“ nimmt mit dem 140 km langen „Hochrhein“-stück vom Bodensee bis Basel eine notwendige, für die Rheingeopolitik entscheidende Unter- teilung auf, dem alten politischen Spiel mit dem Oberrhein ein Ende bereitend. Die Karte der „Hochschulgeographie“; eine ungewöhnliche Fülle vorzüglicher Kleinlandschaften (Hohen- asperg; Hohentwiel; Hohkönigsburg; Hohenschwangau u. a.) zeigen, daß Banes Forderungen nach „Schöner Geographie“ hier nicht spurlos vorübergehen.

Diese geographische Anschauungserziehung setzt sich folgerichtig durch alle bisher erschie- nenen Bände fort, ebenso wie die von Bäcker übernommenen Kartenausschnitte für Sammel- punkte des Fremdenverkehrs. Gute Friesentypen für „Holland“, ein Bilderreichtum auf denk- bar schmalstem Raum für das Schlagwort „Holz“, selbst der Aufsatz „Holzschnitt“ verraten, daß überall geographische Betrachtungsweise auf der Wacht steht, keine Gelegenheit zu ver- säumen — im Gegensatz zu den Bestrebungen, die Erdkunde wieder mit Herbariumsluft zu umgeben, während sie doch gerade in ihrer geopolitischen Ausdrucksform das ganze Leben durchdringen muß, wenn sie ihren Staatszweck erfüllen soll. „Indien“; „Indogermanen“, ein vorbildliches geopolitisches Kärtchen des „Indischen Ozeans“, der „Stellung Indiens im Britischen Weltreich“ zeigen, daß man den Mut hat, in alten und neuen Fragen Farbe zu bekennen. Das gleiche gilt von den sehr guten „Italien-“ und „Jugoslawien“-Aufsätzen, wobei auch die „Isonzo“-Skizze nicht gespart wurde, so wenig, wie die Karte der starken deutschen Sprengelung in Jugoslawien. „Kaffee“ und „Kakao“ finden sich in guten farbigen Ver- breitungskarten.



Bd. VII — mit einer Lagenskizze von „Konstantinopel“ eröffnet (der freilich eine Spalte Geopolitik, etwa im Geiste Fallmerayers, gut getan hätte) — setzt einen Höhepunkt mit dem „Krieg“ und den vielen Zusammensetzungen dieser folgeschweren Vorsilbe, zu der gute Bilder der „Kordilleren“ und von „Korea“ überleiten. Nur wer das Durcheinander kennt, das in den mitteleuropäischen Kriegs- und Wehrwissenschaften während der bösen Zeit von 1919 bis 1932 eingerissen war, vermag zu ermessen, welche Ordnungs- und Sichtungsarbeit allein in dem Zusammendrängen der „Kriegs“-Schlagworte auf so engem Raum steckt. Unter den Städtebildern des Bandes VII sind „Leipzig“, „Lübeck“, weniger „London“, unter den Länderbildern „Litauen“, „Lothringen“ kleine Kabinettstücke, vom geopolitischen Standpunkt betrachtet. „Luftwehr“ und „Luftkrieg“ hätten vielleicht sachlich, „Masaryk“ als ebenso bedeutende wie gefährliche Persönlichkeit vom Standpunkt seiner überragenden geopolitischen Leistung als Staatsgründer mehr Raum verdient. „Fas est ab hoste doceri“ gilt auch für Handbücher des Wissens!

Bd. VIII: „Maschona bis Osma“ zeigt als Höhepunkte „Menschenrassen“, eine farbige „Minderheiten“-Karte, „Mitteleuropa“ und „Mittelmeer“ mit vielen Karten und die große Beilage „Nationalsozialismus“.

Unter den Städtebildern, darin „München“ und „Neuyork“ (bemerkenswerte Höhenschau) besonders reich ausgestattet sind, hätte „Neapel“ wohl eine Abbildung gefordert, die vielen geringeren Erdenstellen gewidmet ist.

Geopolitisch dankenswert sind Skizzen, wie das „Ausbreitungsgebiet der Normannen“, neben denen vielleicht auch die „Nordgermanen“ eine ähnliche und breitere Behandlung verdient hätten. Allzu knapp sind gelegentlich weltpolitisch so bedeutsame Persönlichkeiten wie „Nelson“ weggekommen. Aber ein raumsparendes Handbuch des Wissens, wie der Große Brockhaus oder der Große Herder, muß abziehen, wo es kann, um grundsätzliche Leitgedanken ausreichend vertreten zu können. In solchem Sinn wiegen geopolitische Wertaufsätze, wie die benachbarten über „Mitteleuropa“ und „Mittelmeer“, viele kleinere Schlagworte auf. Nur entsteht die Frage, ob sich „Mitteleuropa“ so selbstverständlich die Schweiz und die Niederlande abgliedern lassen soll, die J. Mackinder und J. Partsch noch zu ihm rechneten. Gegen diese Ausnahme, die sich z. B. französische wissenschaftliche Politik sehr gern zu eigen machen wird, müssen wir Einspruch erheben, genau, wie es die Mehrheit der Schweizer tun wird, die sich — von Mitteleuropa abgetrennt — ausschließlich dem romanischen Kräftespiel überantwortet sähe.



# Schule der Freiheit

**Die lebendige Zeitschrift des geistigen Menschen**

UNABHÄNGIGE WOCHENSCHRIFT

FÜR ORGANISCHE GESTALTUNG VON KULTUR, GESELLSCHAFT UND WIRTSCHAFT

**HERAUSGEBER OTTO LAUTENBACH**

---

Kurze Zeit nach der Nationalen Revolution, am 1. Juli 1933, wurde die Schule der Freiheit begründet. Seitdem ist es ihr gelungen, eine ansehnliche Lesergemeinde zu finden, der sie eine Schule zur Freiheit der Gemeinschaft und des Einzelnen sein will.

Die Freiheit des *Einzelnen* faßt die Schule der Freiheit auf als einen stetigen Kampf des Menschen mit sich selber, etwa im Sinne der Selbsterziehung Goethes zur Harmonie. Sie erstrebt nicht die Freiheit der Libertins, die die Freiheit entwürdigen, weil sie in ihrem Namen zucht- und verantwortungsloses Handeln zur Lebensform erheben wollen, vielmehr sieht die Schule der Freiheit das Ideal der Freiheit im Geiste Nietzsches: „Frei nennst du dich? Deinen herrschenden Gedanken will ich hören und nicht, daß du einem Joche entronnen bist. Bist du ein Solcher, der einem Joche entinnen durfte? Es gibt manchen, der seinen letzten Wert wegwarf, als er seine Dienstbarkeit wegwarf. Frei wovon? Was schiert das Zarthustra! Hell aber soll mir dein Auge künden: frei wozu?“ Wenn die Schule der Freiheit die *Bindung an die schöpferische Leistung* als Voraussetzung verlangt, so kämpft sie ebenso hartnäckig für die *Beseitigung aller mechanischen Hemmungen*, die dem schöpferischen Menschen aus der gesellschaftlichen Welt entgegengesetzt werden. Sie will diese Freiheit erkämpfen, um in der kulturellen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Welt die Bahn frei zu machen, damit im Einklang mit den ewigen Gesetzen der Natur ein *organisches Gemeinschaftsleben* entstehen kann, das sich auf den Menschen und sein Volk, seine Erde und seine Arbeit gründet. Die wesentliche Hemmung aus der gesellschaftlichen Welt sieht die Schule der Freiheit in der widernatürlichen sozialen Ordnung, gegründet auf die *Zinsberrschaft* und das *römische Bodenrecht*.

---

Die Schule der Freiheit erscheint zu jedem Sonntag. Der *HAUPTTEIL* enthält einige größere Arbeiten grundsätzlicher Art, daneben einen *ZEITSPIEGEL*, eine *WOCHENSCHAU*, eine *PRESSESCHAU*, eine *BÜCHERSCHAU*, eine *REDESCHAU*, eine *AUSSPRACHE* u. a. Einmal monatlich erscheint die illustrierte Beilage *WORT UND TAT*, in der die *Literatur* und die *Kunst*, die ihnen gebührende Beachtung unter dem Gesichtswinkel der Ziele der Zeitschrift finden. Die zweite, monatlich einmal erscheinende Beilage *DER KONJUNKTURSPIEGEL* enthält aktuelle wirtschaftswissenschaftliche und konjunkturpolitische Beiträge, mit einer Rundschau über die Konjunkturlage Deutschlands und der Welt, erläutert durch umfangreiche *Zahlentabellen aus der Wirtschaftsstatistik*. Im Hinblick auf den bleibenden Wert der Zeitschrift wurde dem Inhalt ein ihm würdiges Gewand durch beste technische Ausstattung gegeben.

---

Gehen Sie auf einige Stunden in die Schule der Freiheit; lassen Sie sich mit dem Hinweis auf diese Anzeige kostenlos Probenummern vom Verlag kommen. — Der Bezugspreis beträgt vierteljährlich 3.10 RM (13 Hefte). Zu beziehen durch jede Buchhandlung oder geradewegs vom Verlag.

---

**RUDOLF ZITZMANN / Lauf bei Nürnberg**



*Fragt nicht: „Wo hat sich das begeben, und wer hat es so gesehen?“ bittet der Verfasser. „Laßt meine Gemeinde in Ruhe, aber die Sache um so weniger!“*

# **Tagebuch eines Landpfarrers**

**Ein Kampf um die Seele der Volkskirche  
und Volksmission aus vorletzten Tagen**

**Von \*.\***

Edelkartonband RM. 3.—

„In einer Zeit, die großes Interesse für kirchliche Fragen hat, aber beschränkt auf den Kampf um das Bekenntnis und auf Fragen der Organisation, muß ein Buch Widerhall finden, das vom persönlichen Leben eines Pfarrers und seiner Gemeinde ein anschauliches Bild gibt. Mit Recht erscheint das Buch ohne den Namen des Autors. Die abgelegene Landgemeinde gehört zu einem Teil des deutschen Landes, in dem Kirche und Religion im Volksleben und Sitte noch eine bedeutsame Rolle spielen. Freilich ist sie in zwei Lager zerfallen. Der wunderliche Kleinkrieg zwischen beiden ist vielleicht noch nie so deutlich aufgezeigt worden. Mit schonungsloser Offenheit schildert der Autor fromme und unfrome Intrigen, die Stellung zu den Baptisten und zu den „Stillen im Lande“. Er versucht den Aufbau einer lebendigen Gemeinde durch Schaffung der Frauenhilfe und die Arbeit an den Kindern. Das Erfreulichste sind Schilderungen seines Lebens mit der Jugend, vor allem mit der Singbewegung. Das Grunderfordernis der Wortverkündigung und Seelsorge ist ihm die „gesunde Spannung zwischen Unruhe und Gewißheit“. Diese Grundhaltung ist bezeichnend für den besten Typus moderner evangelischer Theologen. Sicher kann vielen Lesern aus der Lektüre dieses Tagebuches die Erneuerung der evangelischen Kirche deutlich werden.“

„Die Hilfe“

„Viele Jahre hindurch war Büchfels „Leben eines Landpastors“ heilsame Lektüre für junge — und alte — Pastoren. Ich wünsche, daß neben Büchfel das obige Tagebuch eine Stätte in unseren Pfarrhäusern findet. Er führt uns in die bewegte geistliche Atmosphäre Westdeutschlands und läßt uns sehen, wie der junge Pastor seine „Gemeinde“ durch biblische Predigt, eifrige Seelsorge und zielbewußte Jugendpflege wieder zur Gemeinde sammelt. Ein frischer, verantwortungsvoller und kluger Geist wird auf jeder Seite spürbar. Es ist gut, daß uns der ungenannte Verfasser an seinen Arbeiten und Erfahrungen teilnehmen und aus ihnen lernen läßt. Ich glaube, daß auch manches Gemeindeglied sich dieses Buches freuen wird.“

„Reformierte Kirchenzeitung“

Prospekt mit Leseprobe kostenfrei vom Verlag

**Deutsche Landbuchhandlung Berlin SW 11**